За рулём

МАЙ · 1971 · № 5





Многие из вас, товарищи, запомнили этот день. День, когда в автомотоклубе ДОСААФ вам вручали права на управление автомобилем.

В том большом патриотическом деле, которым занимается наше оборонное Общество, на одном из первых мест — подготовка водителей.



ДОСААФ—

Они сеют, пашут, убирают урожай Много тысяч механизаторов для села — трактористов, комбайнеров, водителей готовит ДОСААФ. Это его вклад в подъем нашего сельского хозяйства, в повышение уровня жизни советского народа.



Они — за рулем самосвалов, лесовозов, панелевозов. Они перевозят сырье для предприятий, промышленную продукцию людей.

Обучение водителей для народного хозяйства — это вклад ДОСААФ в развитие нашей экономики, нашей индустрии, нашего транспорта.



нет вкладыша
нет страниц
13-14-15-16-17-18-19-20



Они — авто- и мотоспортсмены. Им подвластны самые высокие скорости, самые сложные трассы.

Широкое развитие технических видов спорта — это вклад ДОСААФ в воспитание нашей молодежи, в подготовку ее к труду и обороне.

Фото А. Кузярина, Е. Логвинова, В. Давыдова (ТАСС) и В. Ширшова



РОДИНЕ

Они водят грозные боевые машины, тягачи, военные автомобили. Вместе со своими товарищами по оружию они бдительно охраняют мирный труд нашего народа.

Подготовка технических специалистов для службы в армии и на флоте — это вклад ДОСААФ в укрепление обороны социалистической Родины, ее могущества.

Генерал армии А. Л. ГЕТМАН, председатель ЦК ДОСААФ, Герой Советского Союза

На календаре — май, месяц двух наших великих праздников — 1 Мая и Победы. С огромным подъемом, полный оптимизма и уверенности в будущем встречает их советский народ. XXIV съезд партии определил курс страны на ближайшее пятилетие, открыл пути для нового подъема социалистической экономики, для новых достижений в коммунистическом строительстве.

Пятилетний план обеспечит дальнейший рост оборонной мощи Советского Союза, что позволит еще более надежно оградить советский народ, все страны социалистического содружества от опасности империалистической агрессии, упрочит позиции миролюбивых и освободительных сил во всем мире.

Первомайские рапорты нашего героического рабочего класса, колхозного крестьянства, народной интеллигенции, тружеников всех республик многонациональной Страны Советов говорят о результатах вдохновенного труда советского народа. Успешно реализуется сложная задача, выдвинутая съездом партии: достичь одновременного укрепления экономики, ускорения темпов роста благосостояния трудящихся и повышения обороноспособности страны.

В колоннах демонстрантов мы видим отряды юношей и девушек, марширующих под флагами ДОСААФ — Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. В день Первомая, праздника международной солидарности трудящихся, они демонстрируют свою силу, закалку, свою волю защищать мирный труд социалистической Родины.

Защита социалистического Отечества... Ее завещал нам Владимир Ильич Ленин.

И этот завет вождя неуклонно выполняет Коммунистическая партия.

Мне посчастливилось участвовать в работе XXIV съезда КПСС, который обсудил поражающие своей масштабностью и смелостью новые планы продвижения советского общества по пути к коммунизму. В этих планах, как и подобает, большое место занимает укрепление оборонной мощи страны. В докладе, выступлениях делегатов съезда не раз подчеркивалось, что империалисты наращивают гонку вооружений, разжигают военные конфликты, ведут подрывную деятельность против социалистических государств и освободительного движения. Это обязывает советский народ быть особенно бдительным. И это требует от нашего оборонного Общества еще настойчивее содействовать укреплению обороноспособности страны, под руководством партии воспитывать трудящихся, наше молодое поколение в духе беззаветной любви к Родине, учить их умело защищать социалистическое Отечество с оружием в руках.

Готовясь к встрече XXIV съезда партии, Центральный комитет ДОСААФ, республиканские, краевые, областные организации подвели итоги своей деятельности за прошедшее пятилетие. Эти итоги важны как ориентир, как база для дальнейшего движения вперед.

Можно смело сказать, что после XXIII съезда партии оборонное Общество вступило в качественно новый этап своего развития. Принятое вскоре после съезда и на основе его решений постановление Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года четко определило задачи ДОСААФ как массовой военно-патриотической организации советского народа.

Под руководством партийных органов комитеты ДОСААФ настойчиво работают над выполнением требований этого постановления, умножая свой вклад в укрепление оборонного и экономического могущества Родины.

Свидетельством все повышающегося авторитета оборонного Общества является непрерывный рост его рядов. Ныне в ДОСААФ — миллионы рабочих, колхозников, служащих, учащихся. Только за последние четыре года в Общество вступило свыше 8 миллионов тружеников городов и сел. В рядах его состоит семьдесят процентов комсомольцев страны.

Идет неуклонный процесс организационного укрепления первичных организаций, которые составляют основу оборонного Общества. Они активизируют свою практическую деятельность непосредственно на предприятиях, в колхозах, совхозах, учреждениях и учебных заведениях. Более широкий размах приобрела пропаганда ленинских идей о защите социалистического Отечества, мероприятий партии и правительства по дальнейшему укреплению оборонной мо-

За нашу Советскую Родину!



№ 5 - май - 1971

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

щи СССР. Дальнейшее развитие получили интересные и действенные формы героико-патриотического воспитания трудящихся: месячники оборонно-массовой работы; походы, автомотопробеги по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа; встречи с ветеранами войны и труда; военно-спортивные лагеря; торжественные проводы призывников на воинскую службу.

По многим направлениям расширяются и укрепляются связи комитетов, учебных и первичных организаций ДОСААФ с комсомолом, профсоюзами, министерствами, ведомствами. Мы постоянно ощущаем внимание к нашей работе со стороны Министерства обороны, Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота, Военных советов округов, командиров и политорганов, партийных и комсомольских организаций армии и флота.

За истекшее пятилетие сделан значительный шаг вперед по созданию и совершенствованию материально-технической базы Общества. Это дало возможность открыть сотни новых клубов, тысячи курсов. Повысилось идейное и методическое мастерство кадров учебных организаций ДОСААФ, в практику обучения стали внедряться современные технические средства. Все это дало возможность подготовить для Советских Вооруженных Сил и народного хозяйства страны сотни тысяч специалистов.

Одним из важнейших рычагов повышения уровня всей оборонно-массовой работы, улучшения качества подготовки специалистов для Советских Вооруженных Сил явилось социалистическое соревнование в честь XXIV съезда КПСС. Поддержав почин досаафовцев Горьковского авиационного завода имени Серго Орджоникидзе и коллектива Омского образцового автомотоклуба, комитеты, первичные и учебные организации Общества направили свои усилия на то, чтобы обеспечить выполнение взятых повышенных обязательств в воспитательной, учебной и спортивной работе. Отрадно отметить, что в основном эти обязательства выполнены.

Сейчас, на пороге новой пятилетки, которая станет важным этапом в продвижении советского общества по пути к коммунизму, партия ждет от организаций ДОСААФ новых дел, начинаний в военно-патриотическом воспитании населения. Одна из первоочередных задач состоит в том, чтобы развернуть широкую пропаганду решений XXIV съезда партии, касающихся укрепления экономического и оборонного могущества Родины, выполнения ленинских заветов о защите социалистического Отечества; обеспечить новый размах социалистического соревнования за дальнейший подъем оборонно-массовой работы.

Предметом неустанной заботы нашего Общества остается подготовка технически грамотной, идейно закаленной, физически крепкой молодежи для службы в Вооруженных Силах. Законом СССР о всеобщей воинской обязанности, принятым осенью 1967 года, на ДОСААФ возложены обучение специалистов для армии и флота, участие в начальной военной подготовке молодежи. Организации Общества в основном справились с возложенными на них задачами. Плодотворно трудились комитеты и автомотоклубы ДОСААФ, осуществляя подготовку водительских кадров для армии. Успешно выполнили социалистические обязательства в честь XXIV съезда КПСС инициатор соревнования коллектив Омского автомотоклуба, Волгоградский, Шахтинский, Тамбовский, Витебский, Черниговский, Подольский (Московская область) и многие другие клубы.

В большинстве учебных организаций Общества повысилась успеваемость, укрепилась дисциплина. Будущие воины-водители уходят на армейскую службу, получив в клубах прочную идейную, техническую и физическую закалку, хорошую начальную военную подготовку. А это очень важно, особенно если учесть, что военный водитель в современных войсках — одна из главных фигур. Автомобили, тягачи и другие виды колесной и гусеничной техники — во всех родах войск. Эта техника из года в год становится сложнее. И нас радует, что ее успешно осваивают воспитанники автомотоклубов.

Сказанное, конечно, не дает нам права на самоуспокоение. Надо неустанно трудиться над повышением качества подготовки будущих воинов-водителей, прививать им вместе с навыками умелой эксплуатации техники высокие моральные качества, прежде всего чувство советского патриотизма, дисциплинированность, исполнительность и многое другое, что требуется от солдата Советской Армии.

Следует позаботиться о подтягивании отстающих клубов до уровня передовых. Хороших учебных организаций у нас немало. Важно, чтобы они не утрачивали завоеванных позиций, настойчиво боролись за звание образцовых.

Недавно грузинская республиканская и омская областная организации ДОСААФ за успехи в подготовке специалистов для армии и флота награждены переходящими Красными знаменами Министерства обороны СССР. Республиканские организации ДОСААФ Украины, Белоруссии, Литвы, Молдавии, Армении, а также Брянская, Оренбургская, Курская, Тамбовская областные организации ДОСААФ и организация Татарской АССР удостоены грамот Министерства обороны, ряд областных и республиканских организаций награжден переходящими Красными знаменами и Грамотами ЦК ДОСААФ.

Решая задачи военно-патриотического характера, мы не отрываем их от народнохозяйственных проблем. Намеченный XXIV съездом партии курс на дальнейший ускоренный подъем экономики страны на базе научно-технического прогресса, оснащения промышленности, транспорта, сельского хозяйства новой техникой предъявляет оборонному Обществу новые, повышенные требования. В первую очередь это касается подготовки водителей.

Дальнейшее развитие автомобильного транспорта, прежде всего транспорта общего пользования, как указывается в Директивах, является одной из важнейших задач пятилетки. В полтора раза увеличивается производство грузовых автомобилей, повышается грузооборот, расширяются пассажирские перевозки. А следовательно, неизмеримо возрастает потребность в водителях. Мы учитываем это. ДОСААФ считает своей прямой обязанностью продолжать на хозрасчетных началах подготовку шоферов-профессионалов и повышение квалификации водителей для народного хозяйства.

На предстоящее пятилетие намечено увеличение производства легковых автомобилей в 3,5—3,8 раза, и это требует от нас значительно активнее заниматься подготовкой автолюбителей.

Директивы XXIV съезда партии наметили пути укрепления индустриальной базы сельского хозяйства, комплексной механизации земледелия и животноводства. Труженики села получат 1 миллион 700 тысяч тракторов, свыше миллиона грузовых автомобилей, больше полумиллиона комбайнов. Долг и обязанность комитетов и учебных организаций Общества помочь в подготовке механизаторов для сельского хозяйства. Нужно, чтобы организации Общества на местах постоянно учитывали запросы колхозов и совхозов, настойчиво помогали труженикам полей и ферм овладевать техникой. Опыт такой работы у нас есть, его необходимо обогащать, сделать достоянием всего досаафовского актива.

Обучение кадров массовых технических профессий для народного хозяйства — задача огромной важности. Решить ее можно, только опираясь на соответствующую масштабам подготовки материально-техническую базу. Потребуются тысячи учебных машин, оборудование, потребуется построить и оснастить новые учебные здания. В пятилетке планируется открыть немало новых курсов, клубов, прежде всего спортивно-технических, которые должны стать основой хозрасчетной подготовки шоферов-профессионалов, автолюбителей и мотоциклистов.

На спортивно-технические клубы возлагается также массовое развитие военно-технических видов спорта, в которых мы видим важное подспорье в воспитании специалистов для армии и народного хозяйства. Если же говорить об автомотоспорте, то он надежный помощник в подготовке водителей высшего класса, способных управлять машинами в самых сложных условиях.

У нас уже создана необходимая база для развития автомотоспорта. За последнее время расширилась сеть спортивных сооружений. Задача заключается в том, чтобы, развивая автомотоспорт, больше насыщать его военно-прикладными элементами. В этих целях надо шире практиковать военизированные мотоэстафеты, состязания мотопатрулей, соревнования на личных мотоциклах со стрельбой и гранатометанием.

Партия учит, что чем сложнее задачи, которые предстоит решить, тем выше должен быть уровень идеологической и организаторской работы. Это целиком относится к деятельности всех звеньев оборонного Общества.

Дальнейшей активизации военно-патриотической деятельности Общества, мобилизации членов ДОСААФ на претворение в жизнь указаний партии по укреплению обороны Родины должна способствовать подготовка к VII Всесоюзному съезду ДОСААФ, который состоится в конце этого года.

...Огромной заботой о благе советских людей, умножении народного богатства, о процветании экономики, культуры, социальном и научно-техническом прогрессе пронизана каждая строка Директив, принятых XXIV съездом КПСС. Претворяя их в жизнь, советский народ берет новые рубежи, добивается новых грандиозных свершений в коммунистическом строительстве. И чем выше будет обороноспособность Советского государства, тем увереннее будет наша поступь к коммунизму.

Два письма в редакцию „За рулем"



Фома Федорович Протопопов с «боевыми» спидометрами.

9 мая — Праздник Победы

СПИДОМЕТРЫ СЕРЖАНТА ПРОТОПОПОВА

«Разбирая свой фотоархив времен Великой Отечественной войны, я обнаружил пленку, запечатлевшую фронтового водителя. Сохранился и потрепанный блокнот — спутник корреспондента. Сразу же вспомнились тяжелые военные дороги, бомбежки, обстрелы и человек за рулем — солдат, труженик. Вот несколько строк из фронтовых записей.

Осень 1944 года. 1-й Белорусский фронт. Познакомился с водителем ЗИС-5 № Р7-09-54 младшим сержантом Ф. Протопоповым. На фронте он с первых дней войны. Прибыл в часть из Орловской МТС Курганской области со своим автомобилем, который прошел уже 45 000 трудовых километров.

А потом начались километры фронтовые. Подвозя пехоту, боеприпасы, продовольствие, Протопопов на этой же машине наездил еще многие тысячи. Прославленный водитель показал мне сначала один спидометр, на котором значились цифры «99 999», затем второй с цифрами, близкими к 99 000 километров. Я попросил Протопопова взять оба эти спидометра в руки. С ними и сфотографировал водителя, прошедшего по дорогам войны полтораста тысяч огненных верст.

Не знаю, какова дальнейшая судьба Ф. Ф. Протопопова. Может быть, он и сегодня трудится за рулем. Надеюсь, что ветеран или его друзья откликнутся на эту фотографию.

А. МОРОЗОВ,
бывший фронтовой корреспондент»

Почти одновременно с материалом, поступившим от А. Морозова, в редакцию пришло письмо из Тюмени. В конверт были вложены две пожелтевшие странички из выходившей в Москве во время войны «Фронтовой иллюстрации» с фоторепортажем о водителе Ф. Протопопове. Прислал письмо приемный сын Протопопова В. Киприн. С большой теплотой и гордостью рассказал он о человеке, ставшем его отцом.

«Фома Федорович Протопопов прошел большой боевой путь, помнит многие и многие дороги войны. В 1941 году он вывел грузовик из ворот Орловской МТС и вернулся обратно из Берлина после победы над фашистской Германией вместе со своим верным ЗИСом. До 1957 года работал там же, откуда уходил на войну. Затем мы с семьей переехали в село Армизон Тюменской области, где отец проработал еще года два шофером. Теперь он на заслуженном отдыхе. Как дорогую реликвию хранит фронтовик два журнальных листа, которые напоминают ему о пройденном пути, о боевых друзьях. Посылая их в редакцию, я надеюсь, что боевой путь, который прошел ветеран, может послужить хорошим примером для молодежи, будущих воинов-водителей.

В. КИПРИН»

Фоторепортаж во «Фронтовой иллюстрации» (1944 г., № 25).

199000 километров — без капитального ремонта

Водитель машины „ЗИС-5" № Р-7-09-54 младший сержант Ф. Протопопов прибыл на фронт в первые дни войны. Он приехал на машине, которую начал водить ещё в августе 1940 г. в одной из МТС Курганской области. 40 000 километров пройденного пути отмечено было в те дни на спидометре его машины.

С тех пор, перевозя пехоту, боеприпасы, продовольствие, водитель Ф. Протопопов проделал на своей машине еще 154 000 километров. Всего его машина прошла 199 000 километров. Этот огромный путь машина благодаря тщательному, заботливому уходу проделала без единого капитального ремонта. В самые тяжёлые дни, двигаясь по фронтовым дорогам под бомбежками и артиллерийским обстрелом, она ни разу не выходила из строя. Водитель Протопопов всегда во-время доставлял на передовые позиции людей и грузы.

3 260 тонн боеприпасов и продовольствия доставил он действующим частям.

Орловская МТС, Курганской области, была отправной точкой большого и трудного пути младшего сержанта Ф. Протопопова.

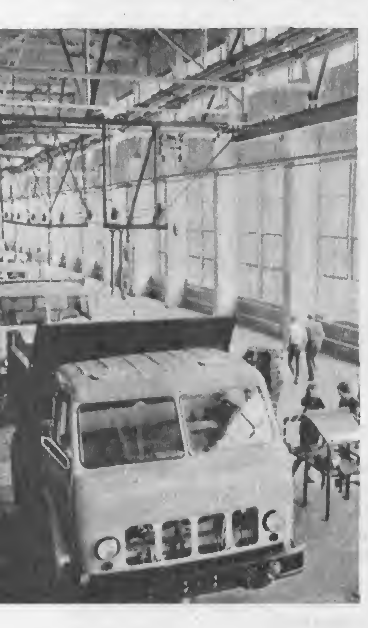
1*

АВТОМОБИЛЬНАЯ

Обеспечить... опережающее развитие производства продукции автомобильной промышленности.

ВСЕГО АВТОМОБИЛЕЙ 1970-100% 1975-230%

грузовые автомобили



1975—150%

1970—100%

Принятые XXIV съездом КПСС Директивы по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР словно переносят нас на пять лет вперед, позволяют увидеть, какие огромные преобразования произойдут на родине социализма. Девятая пятилетка станет важным этапом в продвижении советского общества по пути к коммунизму, строительстве его материально-технической базы, укреплении экономической и оборонной мощи страны.

С предельной ясностью определена в Директивах главная задача пятилетки:

ОБЕСПЕЧИТЬ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ ПОДЪЕМ МАТЕРИАЛЬНОГО И КУЛЬТУРНОГО УРОВНЯ ЖИЗНИ НАРОДА НА ОСНОВЕ ВЫСОКИХ ТЕМПОВ РАЗВИТИЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ПРОИЗВОДСТВА, ПОВЫШЕНИЯ ЕГО ЭФФЕКТИВНОСТИ, НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА И УСКОРЕНИЯ РОСТА ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА.

Новые, невиданные доселе горизонты открывает девятый пятилетний план перед автомобилестроением, автомобильным транспортом, дорожным строительством. Вот что об этом говорят нам Директивы съезда.

Выпуск автомобилей в 1975 году достигнет 2—2,1 млн. штук, при этом производство грузовиков возрастет примерно в 1,5 раза. Столь высокие темпы будут достигнуты благодаря реконструкции действующих и строительству новых предприятий.

За годы пятилетки намечено создать крупнейший промышленный комплекс в Татарской АССР и смежные предприятия в прилегающих районах для производства большегрузных машин и на их базе — автопоездов высокой грузоподъемности.

Одновременно планируется расширить выпуск специализированных грузовых автомобилей и автомобильных прицепов, автомобилей, приспособленных для работы в условиях Крайнего Севера и жаркого климата, лесовозных автопоездов.

В новой пятилетке намечено организовать постройку автосамосвалов и самосвальных поездов грузоподъемностью до 120 тонн для горнорудной промышленности. Расширится выпуск автобусов большой вместимости и автобусов повышенной проходимости. Особое внимание будет уделено развитию дизелестроения.

Директивами предусмотрены также меры по увеличению производства запасных частей для автомобилей, с тем чтобы за пятилетку полностью удовлетворить в них потребности народного хозяйства.

Опережающее развитие автомобильной промышленности обеспечит дальнейший подъем автомобильного транспорта, и прежде всего транспорта общего пользования. Его грузооборот за пятилетку возрастет в 1,6 раза.

легковые автомобили

1975—350—380%

1970—100%



Развитие транспорта это не только увеличение парка автомобилей и грузооборота, но и создание развитой сети дорог. Новым пятилетним планом поставлена задача расширить строительство и реконструкцию автомобильных дорог, особенно в сельскохозяйственных и новых промышленных районах.

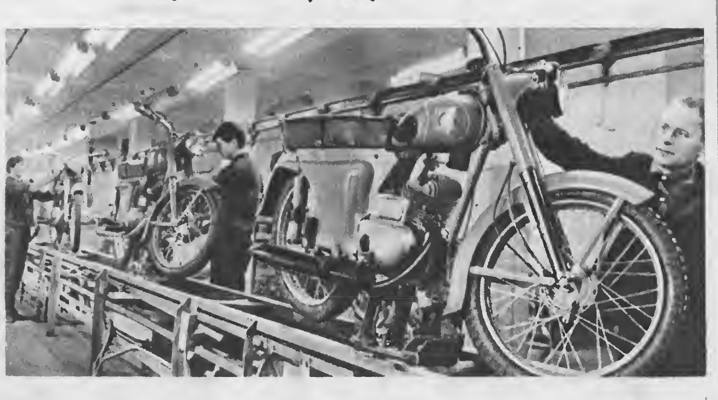
Исходя из основных задач новой пятилетки, Директивы предусматривают широкую программу социальных мероприятий, в первую очередь увеличение реальных доходов в расчете на душу населения примерно на 30%. Планируется также значительно увеличить товарные ресурсы, полнее насыщать рынок высококачественными товарами в нужном ассортименте.

Этой цели отвечает и намеченный Директивами значительный — в 3,5—3,8 раза — рост выпуска легковых автомобилей. С завершением строитель-

мотоциклы и мотороллеры

1975—144%

1970—100%



ПЯТИЛЕТКА

ства Волжского автомобильного завода и связанных с ним предприятий, с освоением их мощностей производство легковых автомобилей достигнет в 1975

Автомобильная промышленность поставит на село 1 миллион 100 тысяч грузовых автомобилей, в том числе повышенной проходимости и грузоподъем-

автобусы



1975 — 160%

1970 — 100%

году 1,2—1,3 миллиона штук. Кроме того, в 2,5 раза расширится сеть станций технического обслуживания автотранспорта, включая обслуживание автомобилей личного пользования.

В ближайшие годы значительно увеличится автобусный парк. Большое развитие получит автомобильный туризм, расширится сеть гостиниц, кемпингов.

Таковы контуры новой автомобильной пятилетки, очерченные в Директивах съезда партии.

Автомобилестроение, автомобильный транспорт окажут огромное влияние на развитие производства во всех важнейших отраслях народного хозяйства. Вот один лишь пример.

Среди основных задач, которые пред-

ности, автосамосвалы, а также тракторные прицепы, специализированный автотранспорт, автобусы.

В сельских районах будет обеспечено дальнейшее развитие ремонтной базы и создание сети станций технического обслуживания автомобилей.

Могучим рычагом успешного выполнения пятилетнего плана станет ускоренный научно-технический прогресс. Автомобилестроителям предстоит решить большие задачи, связанные с техническим перевооружением предприятий. Завершится реконструкция заводов имени Ленинского комсомола, Запорожского и других. Будет закончено строительство Елгавского завода микроавтобусов. Большое место отводится

грузооборот автотранспорта

1975 — 160%

1970 — 100%



стоит решить в ближайшие годы, особое место занимает дальнейший подъем сельского хозяйства в целях более полного удовлетворения потребностей населения в продуктах питания, а промышленности — в сырье. В решении этой задачи на первом месте — укрепление индустриальной базы сельского хозяйства и связанных с ним отраслей.

в новых планах научно-исследовательским и конструкторско-экспериментальным работам.

...Девятая пятилетка стартовала. Новые планы, намеченные партией, поражают своей масштабностью, смелостью, широтой. За их выполнение принялся советский народ, окрыленный решениями XXIV съезда КПСС.



НА ПОЛПУТИ К МИЛЛИОНУ

Ульяновский автомобильный завод вступил в строй в трудные годы Великой Отечественной войны. Тогда на берега Волги была переброшена часть Московского автомобильного завода. Первые грузовики ЗИС-5В сошли с конвейера предприятия 30 апреля 1942 года.

В 1947 году завод приступил к выпуску грузовиков ГАЗ-ММ, производство которых было переведено сюда из Горького, а позже (в 1954 году) — освоил машины повышенной проходимости ГАЗ-69. На базе «шестьдесятдевятки», которая быстро завоевала широкое признание автомобилистов, заводские конструкторы разработали семейство легких грузовиков с кабиной над двигателем.

Сегодня, помимо легкового пятиместного ГАЗ-69А и восьмиместного грузопассажирского ГАЗ-69, с конвейера сходят фургон УАЗ-452 и бортовой грузовик УАЗ-450 (оба грузоподъемностью 800 кг) и выполненный на их базе УАЗ-452А. Они оборудованы приводом на все колеса. Кроме них, выпускаются еще две модели — фургон УАЗ-451М и бортовой грузовик УАЗ-451ДМ с одной ведущей осью, рассчитанные на 1000 кг груза.

За годы восьмой пятилетки Ульяновский ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод имени В. И. Ленина увеличил выпуск автомобилей в полтора раза. Примечательно, что почти весь прирост продукции достигнут коллективом благодаря повышению производительности труда, без расширения имеющихся площадей.

В новую пятилетку коллектив УАЗа вступил, отметив своего рода юбилей — с конвейера сошел полумиллионный автомобиль.

ДАУГАВПИЛС «ЖИГУЛЯМ»

Как только был сконструирован двигатель с верхним распределительным валом для «Москвича-412», появилась необходимость в производстве моторных цепей. С пуском Волжского автомобильного завода потребность в них намного возросла.

И вот пришло сообщение из Даугавпилса. Государственная комиссия подписала акт о приеме в эксплуатацию пускового комплекса нового завода — автомобильных моторных цепей. Они пойдут в Тольятти для автомобилей «Жигули». 180 тысяч метров моторных передаточных цепей будет изготовлено на новом предприятии только в этом году.

Первые опытные партии успешно выдержали испытания и получили высокую оценку специалистов.

ЧЕТЫРНАДЦАТЬ ТЫСЯЧ ТАКСИ

Горьковский автомобильный завод с середины прошлого года полностью перешел на производство новой модели «Волги» — ГАЗ-24. Эта машина уже поступает в таксомоторные парки страны и со временем вытеснит прежнюю модель.

Столица в 1971 году получит 2800 автомобилей ГАЗ-24. Таким образом, число таксомоторов в Москве к декабрю 1971 года будет насчитывать 14 300 машин. Это на 300 такси больше, чем в прошлом году.

ЦЕНЫ СНИЖЕНЫ

С 1 марта 1971 года снижены цены на некоторые промышленные товары, в том числе и на мотоциклы (125—175 см³), мотороллеры, мопеды и легкие мопеды (мотовелосипеды).

Вот сколько стоят теперь эти машины (в скобках — старая цена). Мотоциклы: М-105 — 270 (350) руб., «Восход» — 380 (465) руб.; мотороллер «Турист» — 450 (540) руб.; мопеды: «Рига-4» — 177 (197) руб., «Верховина-3» — 172 (192) руб., а с двигателем Ш-52 — 177 (197) руб.; легкие мопеды: «Рига-5» — 107 (125) руб., «Рига-7» — 112 (130) руб., «Тисса» — 112 (125) руб., а с двигателем Д-6 — 117 (130) руб.



Дорога на стройку.

«Бережные Челны. Число жителей 720 душ обоего пола, 136 дворов, церковь, училище, водяная мельница, 18 лавок, базары по пятницам, 3 ярмарки. Пристань на реке Каме. Жители, кроме хлебопашества, занимаются бурлачеством и работами на пристани».

Географическо-статистический словарь Российской империи, том 5, СП, 1888 г.

«Вместе с Камским автомобильным заводом будет построен новый город Набережные Челны, население которого уже в 1975 году возрастет до 180—200 тысяч жителей, а затем составит более 300 тысяч. В городе будет 25 школ, 42 детских учреждения, научно-учебный центр, несколько кинотеатров и Дворцов культуры, большой театр, магазины на полторы тысячи рабочих мест, стадионы, Дворцы спорта и т. п.».

Материалы собрания актива Татарской областной партийной организации, 21 февраля 1970 года.

Здесь будет КамАЗ

Бежит под колеса нашего УАЗа лента бетонки, непрерывным потоком идут навстречу ЗИЛы, МАЗы, КрАЗы — примета большой стройки. Позади остались современные Набережные Челны, новый кинотеатр «Чулпан», и вот уже замелькали строения старого города. Домик—забор—сарай, домик—забор—сарай, собака, дремлющая у калитки, гусь, стоящий на одной ноге... И вдруг—длинной лентой вдоль дороги: «Юноши и девушки! Вас ждет всесоюзная ударная комсомольская стройка!»

Через минуту перед нами открывается широкая равнина. На зеленой траве белый барельеф с крупными буквами: КамАЗ. А рядом, как символ нашего времени, ажурная опора высоковольтки. И больше ничего на многие километры вокруг. Надо быть почти что фантастом, чтобы представить себе: вот здесь через три года встанет комплекс из семи заводов.

Да, здесь нужны рабочие руки. Люди уже трудятся. Просто мы не сразу видим эти карьеры, автохозяйство, и — машины, машины.

Мой спутник, Владимир Федорович Росляков, ведает в Камгэсэнергострое эксплуатацией автомобилей. В дороге он рассказывает о строителях КамАЗа.

— Знаете Тетерина Анатолия Васильевича? Два года работал начальником колонны, а вот пришли к нам БелАЗы, и потянуло его снова за баранку. Пришлось отпустить. Водитель! Девятнадцать лет стажа. Создали мы тут в порядке эксперимента комплексную бригаду и первую же доверили ему. Закалка у него армейская, был командиром противотанкового орудия. Да и опыт шоферский большой. Коммунист. Сейчас он в смене, познакомлю...

Навстречу нам движутся БелАЗы. Выстроившиеся на равнине друг за другом, они издали похожи на слонов, да и вблизи зрелище впечатляющее, даже в объектив не входят. Мой спутник останавливает одну машину. Откуда-то сверху появляется симпатичное лицо. За шумом моторов голоса не слышно, и человек спускается со своего балкона. Это Тетерин. Разговаривать некогда — график, и мы уславливаемся о встрече в обеденный перерыв. А пока едем посмотреть, как работает бригада. Вот и карьер. Нагруженная машина отходит, у экскаватора ее место тут же занимает другая, а на подходе третья. И так все время, четкий ритм. Работает комплексная бригада...

— Конечно, это не новинка, — говорит Тетерин, — у нас и на Воткинской ГЭС так было, и на строительстве ВАЗа, — кстати, с Тольятти у нас тесная связь. Но не всегда это гладко проходит. Главное начать. Комплексная бригада сплачивает людей, дисциплинирует, каждый чувствует ответственность перед всеми, и техника сберегается лучше, и лодырь сразу на виду, да и работу на стройке планировать проще. Простои у нас практически исключаются.

По пути выясняю, что Тетерин стал шофером после армии. Десять лет работал на Воткинской ГЭС, строил Камскую ГЭС. Анатолий Васильевич продолжает рассказывать о бригаде.

— Самосвалы у нас работают в две смены. В целом за день бригада дает на 500—600 кубометров больше нормы. Да и работать стало спокойнее. Приходишь, садишься в машину и знаешь — все в порядке, сменщик не подведет. Ну, а если что случится — вдвоем быстрее исправить. Народ в бригаде хороший. С такими людьми работать одно удовольствие. Самый молодой у нас Ахияр Хасанов, но эта комсомольская стройка у него уже вторая.

Бригадир еще долго рассказывает о своих товарищах, но я наконец задаю вопрос, касающийся только его лично:

— Что вас побудило сесть опять за руль?

— Я люблю тяжелые машины. Работал раньше на МАЗах, КрАЗах. А тут увидел БелАЗ — и все, снова потянуло. О такой машине только мечтать можно.

Мой собеседник поднимается по лесенке в кабину. На прощанье он советует мне познакомиться с Николаем Ширяевым. Колонна направляется в карьер.

О Ширяеве я тоже слышал. Первый раз — в автобусе. Рядом сидела группа водителей. В их разговоре промелькнуло: «Ширяев опять вторую смену будет работать, железный парень, целую неделю один без сменщика гоняет».

Узнаю номер его машины и выхожу на трассу. Ждать пришлось недолго. Я забрался к нему в кабину. Познакомились.

Глядя на него, не подумаешь, что этот далеко не геркулесового сложения че-



Набережные Челны приобретают новый облик

Создать комплекс заводов по производству грузовых автомобилей в Татарской АССР и смежных предприятий в прилегающих районах.

ловек уже отработал смену, и какую! Перевез 200 кубометров грунта! Профессия шофера как бы перешла к нему по семейной традиции. Отец, Александр Андреевич, всю войну возил снаряды и был награжден за этот труд. Старший брат тоже шофер. В 1960 году Ширяев-младший в Чебаркульском автомотоклубе ДОСААФ получил специальность водителя, о которой мечтал, конечно, с детства, и уехал работать на Учелинский горнообогатительный комбинат. Водил МАЗ-525. Но не давала покоя мысль стать испытателем автомобилей.



Водитель Николай Ширяев.

Маловато было знаний — окончил заочное отделение Миасского автомеханического техникума. Стал работать начальником колонны БелАЗов. Казалось бы, чего еще? Но покоя не было попрежнему. Из газет узнал о строительстве автозавода и приехал на стройку. Здесь тоже дали БелАЗ. Ширяев работает, но с первого же дня лежит в отделе кадров завода заявление с просьбой о зачислении испытателем на завод, которого пока еще нет. Заявление приняли. Ждать обещанного три года, как в поговорке. Ну, а пока надо строить этот самый завод.

Вспомнив услышанное в автобусе, я спрашиваю Николая о его товарищах.

— Народ замечательный, только вот боюсь, как бы из нашей бригады шоферов не сделали бригаду бригадиров, ведь, наверное, скоро вся стройка на комплексы переходить будет.

— А почему вы работаете по две смены?

— Заболела мать у сменщика, пришлось ему уехать, а машина стоять не должна. Да и знаете, очень уж хочется побыстрее сесть в кабину КамАЗа.

В. ШИРШОВ
Фото автора

Татарская АССР,
г. Набережные Челны

В добрый путь!

«Уважаемая редакция! На меня произвела сильное впечатление панорама одного из участков строительства КамАЗа, которая напечатана на первой странице обложки вашего журнала № 10 за прошлый год. Пятнадцать лет из моих тридцати пяти работаю водителем автопогрузчика на станции Звенигородка Черкасской области. Как коммунист, хочу включиться в сооружение автомобильного гиганта на Каме. Жена поддерживает мое стремление. Она по профессии строитель. Думаю, что нам найдется дело обоим. Прошу сообщить адрес строительства и условия приема. Михаил Котлиенко».

Редкий день редакционная почта обходится без таких писем. Они идут из самых разных уголков страны.

Камский автомобильный... Гигантская стройка, развернувшаяся на площади почти в 100 квадратных километров, привлекает всеобщее внимание. Здесь уже трудится свыше 20 тысяч человек. А письма, просьбы от желающих встать в ряды строителей идут и идут. И непосредственно в Камгэсэнергострой, который занят сооружением комплекса, и в редакцию «За рулем».

«Мы, группа военнослужащих Советской Армии, после увольнения в запас решили поехать на Всесоюзную ударную комсомольскую стройку в Набережные Челны. Все мы сейчас водим военные автомобили. Наш опыт и технические знания, надеемся, пригодятся на строительстве. Военные шоферы Олексюк, Гайко, Борденюк, Григорян, Юркевич».

А вот еще несколько писем. Они тоже от армейцев. Водитель Александр Гарнев от себя лично и от имени своих сослуживцев выражает горячее стремление после увольнения в запас вложить свой труд в строительство КамАЗа. «Я комсомолец. Скоро заканчивается срок моей службы, — пишет Владимир Антощенко. — Желанная мечта — принять участие в сооружении нового автогиганта на Каме». Это же стремление — в письме воинов-комсомольцев Ивана Нечипоренко и Вадима Майбороды.

Шофер из Миасса Владимир Молчанов и читатель журнала Николай Пертула из поселка Сойга Архангельской области не без основания имениуют стройку в Набережных Челнах Автоградом и тоже хотят быть ее активными участниками.

Примечательно, что среди желающих строить автомобильный комплекс на Каме люди различных технических специальностей — шоферы, бульдозеристы, крановщики, трактористы, электросварщики, монтажники, электрики. Советская молодежь вступает в трудовую жизнь вооруженной знанием техники. Такова примета времени.

Готовя к печати обзор этих писем, мы перелистали страницы журнала «За рулем» за 1929—1931 годы, где подробно рассказывалось о строительстве одного из первенцев социалистической индустриализации — Горьковского автомобильного завода. Читаем: «Рабочих на строительстве в данное время должно быть 2000, а их имеется лишь 900 человек...» «Позарез нужны плотники, укладчики путей, десятники...» Столичная комиссия, проверявшая ход строительства, жалуется на острый недостаток лопат, ломов, кирок, тачек и носилок — основных инструментов строителей завода.

Если посчитать технику, применявшуюся на сооружении ГАЗа, то наберем не больше десятка экскаваторов — их ковши все вместе вдвое уступают одному современному.

А вот фотография: около «Форда» стоит с котомочками группа строителей, один держится за нательный крест. Както даже не верится: у восьмидесяти восьми процентов работавших на стройке образование было начальное, а то и вовсе никакого. Был небольшой круг специалистов да костяк рабочих из Нижнего Сормова; остальные — деревенский народ, никогда не видевший ни стройки, ни автомобиля.

А ведь возвели заводище, да притом всего за семнадцать месяцев! Советским людям хорошо известны подлинные силы, которые действовали и здесь и на других стройках первых пятилеток, — это народный героизм, большевистская страстность, помощь всей страны.

Те, кто недавно сооружал автомобильный гигант в Тольятти, кто трудится сегодня в Набережных Челнах и кто стремится туда поехать, — сыновья и внуки героев первых пятилеток. Унаследовав от коммунистов и комсомольцев, людей старшего поколения революционный энтузиазм, горячее стремление быть активными участниками коммунистического строительства, молодые патриоты идут дальше. В их руках могучие механизмы. Чтобы ими управлять, нужны серьезные знания.

Когда читаешь редакционную почту, еще и еще раз убеждаешься, что строить КамАЗ и работать на нем стремятся люди, у которых не только горячие сердца, но и хорошая техническая подготовка. Вот Ю. Портнов из Ижевска хочет, как он пишет, принять участие в разработке и выпуске нового двигателя для нового советского грузового автомобиля. «Я инженер-механик по двигателям, окончил Казанский авиационный институт, имею опыт конструкторской, исследовательской и испытательской работы». Другой инженер, В. Стахурлов из Воронежа сообщает, что он по образованию и опыту работы автотранспортник. Спрашивает: нужны ли такие специалисты на стройке КамАЗа?

Многих из тех, кто прислал нам письма, например, супругов Кульдяевых из Копейска Челябинской области, Александра Климина из Асбеста Свердловской области, Игоря Зябенка и его товарищей из Шилуте Литовской ССР, интересуют перспективы профессионального роста строителей. И, конечно, читатели не обходят стороной условия труда и быта.

Сейчас в Набережных Челнах работы идут широким фронтом. Уложен бетон под основные корпуса вспомогательных цехов, начат монтаж железобетонных каркасов. Возводятся жилые дома, прокладываются дороги, сооружаются инженерные коммуникации. Основная деталь пейзажа — башенные краны. Множество автомобилей. В существующей части города уже сданы в эксплуатацию более 50 тысяч квадратных метров жилья, ряд объектов коммунального и культурнобытового назначения, торговли и общественного питания.

Для повышения профессионально-технических знаний созданы учебные комбинаты, курсы, открыт вечерний общетехнический факультет Казанского инженерно-строительного института, на котором уже обучается 100 молодых рабочих.

Умелые руки нужны, и дела хватает всем. Однако каждому, кто пожелает поехать на строительство автогиганта, советуем связаться предварительно с генеральным подрядчиком Министерства автомобильной промышленности — Камгэсэнергостроем. Это управление, точнее, его отдел кадров, и ведает непосредственно вопросами трудоустройства. Адрес его такой: ТАТАРСКАЯ АССР, г. НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ, ПОСЕЛОК ГИДРОСТРОИТЕЛЕЙ. КАМГЭСЭНЕРГОСТРОЙ. Воины Советской Армии, изъявившие желание после увольнения в запас поехать на сооружение КамАЗа, должны обратиться за разъяснением к своему командованию или в политорганы.

Для тех, у кого дальний прицел — стать автомобилестроителем и работать на заводе, даем другой адрес: г. КАЗАНЬ-10, ул. КАЮМА НАСЫРИ, 25, ГЕНЕРАЛЬНАЯ ДИРЕКЦИЯ СТРОЯЩЕГОСЯ АВТОЗАВОДА.

В добрый путь, друзья!



Праздник Победы



Секретарь Президиума Верховного Совета СССР М. Георгадзе (слева) в Колонном зале Дома Союзов вручает коллективу автокомбината № 1 Главмосавтотранса орден Трудового Красного Знамени.

Фото В. Хватова

Награды Родины

«За досрочное выполнение коллективом предприятия заданий пятилетнего плана, успешное освоение производства новых грузовых и легковых автомобилей для народного хозяйства наградить Горьковский автомобильный завод орденом Ленина». Это строки из Указа Президиума Верховного Совета СССР, опубликованного в печати. Второй орден Ленина, четвертая по счету правительственная награда, — такова оценка труда многотысячного коллектива горьковских автомобилестроителей.

Удостоен третьего ордена Ленина Московский автомобильный завод имени И. А. Лихачева. Это тоже четвертый орден на знамени автозаводцев.

Орденом Октябрьской Революции награжден Минский ордена Ленина автомобильный завод.

Высокие правительственные награды вручены также ряду автотранспортных предприятий страны. Орден Октябрьской Революции — Донецкому автотранспортному предприятию 04661, орден Трудового Красного Знамени — автомобильному комбинату № 1 Главмосавтотранса, Хабаровской автоколонне 1269, Беловскому автотранспортному предприятию (Курганская область). Орден «Знак Почета» вручен Новосибирскому автокомбинату № 1 и Молодечненской автобазе № 2 Министерства автомобильного транспорта Белорусской ССР.

Редакция журнала «За рулем», его многочисленные читатели поздравляют коллективы автомобилестроителей и автотранспортников с высокими наградами Родины.

ОБЫЧНЫЙ РЕЙС

Николай Яковлевич с нетерпением поглядывал на небо. Прямо над головой висели серые тучи, не предвещавшие хорошего дня и хорошей дороги. Раздражала его и медленная погрузка.

Он посмотрел на часы, нетерпеливо бросил рабочим:

— Что, быстрее нельзя?

Но вот в кузове поставлен последний контейнер. Водитель принял груз, проверил упаковку. И в путь.

Грузовик выскочил на магистраль. И тут неожиданно по кабине ударил дождь. Сразу стало темно. Усердный «дворник» едва успевал очищать лобовое стекло. Словно зеркало, заблестела полоса асфальта. Ехать стало труднее. Шофер сбавил скорость.

Ехал и думал, как бы только в Барановичах не закрыли переезд. А то ведь бывает: сбережешь время на погрузке, планируешь приехать раньше, а у переезда задержит какой-нибудь товарняк — и все труды насмарку.

На этот раз все обошлось как нельзя лучше: переезд был свободен. Шофер улыбнулся. Снял висевший за спиной маленький транзисторный приемник, нажал кнопку, и по кабине разлилась знакомая мелодия из хорошего старого фильма «Веселые ребята». И мгновенно нахлынули на бывалого шофера воспоминания...

В 1940 году он, красноармеец Щербаков, нес службу в Брестской крепости, а подошла пора демобилизации — решил остаться в Бресте. Устроился работать шофером-киномехаником, обзавелся семьей.

В воскресный вечер 22 июня 1941 года Щербаков должен был показать в одном из сел вот этих самых «Веселых ребят». У клуба уже висели афиши. Накануне вечером Николай получил киноленту и завез ее домой. А на рассвете 22 июня на Брест посыпались фашистские бомбы. Щербаков помчался в гараж. Возле него уже бегали люди. Кто-то посоветовал:

— Гони машину в военкомат, там разберутся что к чему.

По пути Николай заехал домой, взял коробку с кинолентой — и к военкомату. В городе горели дома, появились убитые, раненые. До полудня машина простояла у военкомата, потом в нее погрузили сейф, еще какие-то тяжелые ящики и велели ехать по шоссе в сторону Минска. В кузов набились люди. Где-то километрах в двадцати за городом автомобиль попал под атаку вражеского самолета. Двигатель заглох. Все, кто был в машине, бросились к лесу. Побежал и Николай. Но вдруг вернулся обратно. Сейчас он так и не мог бы объяснить, зачем это он сделал — ловко метнулся в кузов, взял ящик с лентой, прыгнул на землю. Не сделал и пяти шагов, как машина загорелась. Невдалеке упала бомба. Взрывная волна оглушила Щербакова. Очнулся он в лесу. Была с ним коробка с фильмом.

Переночевал у одного крестьянина. Наутро пошел на хутор, где жила мать жены. Там в погребе, в потаенном месте, спрятал коробку с «Веселыми ребятами»... Потом леса, леса. Щербаков стал партизаном.

Уже в Бресте, у Суворовского моста, Щербаков остановил машину. Он всегда, хоть на минуту, останавливается здесь, когда возвращается из далекой поездки. С этим местом у Николая Яковлевича связано многое...

Выполняя приказ командира партизанского отряда, Щербаков взрывал этот мост. Орден Красного Знамени — награда за выполнение боевого задания.

Вот как это было.

Медленно приближается к мосту телега. Два обросших крестьянина уныло покачиваются в повозке. Уже въехали на мост, как раздался окрик.

— Хальт! Стой, значит.

Подвода остановилась на мосту. Один из крестьян слез с повозки. Стал что-то объяснять часовому. Другой спокойно, будто раскуривая цыгарку, зажег бикфордов шнур и сбросил мешок с толом на мост.

Потом выстрел, второй. Падающее тело гитлеровца, топот ног. А через несколько минут — оглушительный взрыв. Вода, земля, металл, щебень — все смешалось. Переполох в стане фашистов. Но партизан словно след простыл. Одним из них и был Николай Щербаков...

Бодрит душу мелодия из «Веселых ребят»: «Легко на сердце от песни веселой»...

И опять припомнилось. 1944 год, бои за Брест, встреча с бойцами Советской Армии, объятия, разговоры. Вместе дошли до того хутора. Разыскал партизан Щербаков спрятанную коробку. Лента с «Веселыми ребятами» оказалась целехонькой. Подвернулась солдатская кинопередвижка. Натянули вечером на стену хаты простыню и посмеялись от души.

Подарил Николай коробку солдату-киномеханику. Где теперь тот солдат? Может, тоже вспоминает «Веселых ребят», хутор и нас, партизан?

Николай постоял еще немного у моста. А потом направился к машине. Вскоре он был на грузовой станции.

— Как доехал? — спросил диспетчер.

— Как всегда... Обычный рейс! — ответил Щербаков.

Вот так и закончился этот один из многих рейсов шофера 2-й Брестской автобазы Николая Яковлевича Щербакова, ударника коммунистического труда.

М. БУРЫЙ

г. Брест



Байкал перед нами



Об этом путешествии мечтали давно. Байкал пленил нас со школьной скамьи, когда изучали географию, слушали рассказы тех, кто побывал в Сибири. Славное море, священный Байкал. Как нам хотелось увидеть его! И вот группа московских мототуристов, в которую входил и автор этих строк, решительно отвергнув предложение товарищей направиться на юг, взяла курс на Восточную Сибирь.

Начали путешествие в Красноярске, куда из Москвы примчал нас поезд (в ином случае не хватило бы отпускного времени), и вскоре ни у кого из нас не оставалось сомнений в правильности выбора маршрута. С первого и до последнего километра мы не переставали восхищаться суровой и красивой природой, чудесными сибирскими городами и селами, гостеприимными и всегда готовыми оказать помощь. Странным после этого казалось нам распространенное еще среди авто- и мотолюбителей мнение, что хорошо отдохнуть, много повидать можно только на черноморском побережье и в других южных районах.

О том, где мы побывали, дает представление схема маршрута. Уже в начале пути каждый из нас смог оценить красоту тайги, местами вплотную подступающей к Московскому тракту. Не всюду, правда, встречались дороги с асфальтовым или другим твердым покрытием. Нелегко нам пришлось в Канских степях, когда пошел дождь. Трудным оказался участок от Танхоя до Бабушкина. Тогда здесь дороги почти не было (сейчас ее строят), и выручили нас железнодорожники — перевезли на дрезине мотоциклы и багаж. Мы вновь сели на «явы» и через столицу Бурятии Улан-Удэ направились в долину реки Баргузин, что между Баргузинским и Икатским хребтами. Природа здесь удивительно разнообразна и красива. Степи, пойменные луга, взбирающиеся вверх хвойные леса, обнаженные вершины гор, множество минеральных источников. Нужно все это увидеть, чтобы оценить по достоинству и навсегда полюбить.

Много достопримечательностей встречалось нам в пути. Вот самый краткий перечень их.

Красноярск. Один из крупных индустриальных и культурных центров страны. Много в нем связано с именем В. И. Ленина. Заботливо сохраняется комната в бывшей библиотеке Г. В. Юдина, где Владимир Ильич часто занимался, пароход «Святой Николай», на котором он плыл в ссылку в село Шушенское. В городе краеведческий музей, мемориальный музей В. И. Сурикова, картинная галерея. В 15 километрах от центра Красноярска известный заповедник «Столбы». Недалеко молодой город энергетиков **Дивногорск** и крупнейшая в мире Красноярская гидроэлектростанция.

Братск. Братская ГЭС, которая еще пять лет тому назад дала за год стране электроэнергии в 11 раз больше, чем выработали все электростанции России в 1913 году. Отсюда можно проехать к строящейся третьей станции ангарского каскада — Усть-Илимской ГЭС.

Железногорск-Илимский. Один из старейших населенных пунктов края. В нем сохранились памятники деревянного зодчества. Илимский острог (1630 г.), его ровесница Казанская церковь и др.

Иркутск — крупный индустриальный центр. В городе исторический и краеведческий музеи. Сохранились постройки XVIII в. — «Горбатый дом» и «Белый дом», Спасская (1706) и Крестовская (1758) церкви.

Озеро Байкал — подлинная жемчужина Сибири. До него от Иркутска 65 километров по хорошему асфальтированному шоссе. В поселке близ озера Лимнологический институт Академии наук СССР. Здесь можно познакомиться с интересной коллекцией — «Флора и фауна Байкала». Из поселка недалеко до пика Черского, откуда открывается вид на озеро и долину Ангары.

Курорт Аршан. Живописный «альпийский ландшафт», водопады.

Улан-Удэ — столица Бурятии. Краеведческий и художественный музеи, много новых современных зданий.

Чита. Широкие, утопающие в зелени улицы, современные благоустроенные дома. Много новых крупных промышленных предприятий. Краеведческий музей.

Курорт Дарасун. Целебные минеральные источники. Живописная природа.

За полтора месяца наша группа прошла на мотоциклах 4700 километров. Конечно, не все располагают таким отпуском. Но если из этого маршрута исключить наиболее трудные участки восточнее Читы и ряд других, то его протяженность составит примерно 2000 километров.

Наш маршрут, разумеется, не охватывает всех достопримечательностей южной части Восточной Сибири. Можно, скажем, проплыть от Братска до Усолья-Сибирского на барже, можно закольцевать восточную часть маршрута, вернувшись из Читы в Улан-Удэ по Старо-Московскому тракту через Хилок и Петровск-Забайкальский. Но какой бы вариант вы ни выбрали, путешествие оставит неизгладимое впечатление. Мы знаем это по себе и советуем побывать на Байкале.

Г. КОТОВ,
кандидат в мастера спорта

В конце минувшего года пленум Верховного Суда СССР обсудил вопрос об автотранспортных преступлениях. Были ли на то какие-то особые причины? Ведь Верховный Суд СССР три года назад уже занимался этим.

Право, закон, наказание. Лицом к лицу с этими понятиями большая часть водителей сталкивается, к сожалению, лишь оказавшись правонарушителями. А в эту пору знакомиться с законодательством в общем-то поздно. Закон надо уважать, но прежде всего его надо хорошо знать. Без этого немыслим общественный правопорядок, охрана народных интересов. Высокая юридическая культура водителей и пешеходов, работников автохозяйств и предприятий, знание ими всех норм и правил, обеспечивающих порядок на дорогах, могут и должны играть важную роль в профилактике дорожных происшествий.

ЧЕЛОВЕК ЗА

Г. З. Анашкин: Каких-то чрезвычайных причин или обстоятельств не было. И вместе с тем повестка дня пленума закономерна. Автомобильный транспорт всегда занимал в экономической жизни страны важное место. Еще более крупные задачи поставлены перед ним Директивами XXIV съезда КПСС по плану развития народного хозяйства на очередное пятилетие. Предусмотренное к 1975 году дальнейшее увеличение производства грузовых автомобилей в полтора, а легковых почти в 4 раза предполагает решение не только чисто технических, но целого ряда других, в том числе и правовых проблем.

Бурное развитие автомототранспорта, разумеется, приносит огромные блага обществу, однако таит и серьезные опасности, прежде всего возможного увеличения дорожных происшествий.

Обратимся к статистике. В наши дни во всем мире в результате автомобильных катастроф ежегодно погибает свыше 300 тысяч человек, несколько миллионов получают ранения. Анализ наших статистических данных показывает, что аварийность на автомототранспорте в отдельных республиках и в целом по стране тоже велика. Довольно высоко и число потерпевших в различного рода авариях.

Один из путей в обеспечении безопасности движения—дальнейшее совершенствование законов, регулирующих те отношения, которые возникают при использовании достижений современной науки и техники. Это позволит устранить или хотя бы ограничить тот вред, который возможен при неправильной эксплуатации транспортных средств.

Но, видимо, это не единственная причина, которая вызвала обсуждение пленумом вопроса об автотранспортных преступлениях?

Г. З. Анашкин: Разумеется. Как известно, два года назад было принято законодательство, усилившее ответственность за автотранспортные преступления. В применении его у судов возникли вопросы, которые потребовали особых разъяснений. Все это, вместе взятое, и вызвало необходимость внимательно изучить нашу судебную практику.

Обсуждению вопроса предшествовала огромная работа по обобщению судебных материалов об автотранспортных преступлениях. Она была проведена специальным Отделом обобщения судебной практики Верховного Суда СССР, Судебной коллегией по уголовным делам Верховного Суда СССР, а также верховными судами союзных республик. При этом учитывались и результаты исследований ряда научно-исследовательских институтов, в частности, Лаборатории проблем безопасности дорожного движения ВНИИ МВД СССР, а также данные, представленные Госкомитетом по науке и технике.

Пленум уделил главное внимание деятельности судов, но были рассмотрены и вопросы, касающиеся предварительного следствия, ибо на любой стадии дела должны разрешаться в полном соответствии с требованиями закона.

А в чем они состоят применительно к автотранспортным преступлениям?

Г. З. Анашкин: Начну с главного. С обвинения в нарушении правил движения или эксплуатации транспортных средств. Все работники следствия и суда должны уяснить совершенно непреложный факт. Для того чтобы признать в чьих-то действиях состав преступления, предусмотренного ст. 211 или 211-2 УК РСФСР (и соответствующими статьями Законов союзных республик), необходима совокупность таких обстоятельств, как нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспорта, наступление указанных в законе последствий, а также причинная связь между нарушением правил и наступившими последствиями.

И если следователь и суд не устанавливают полностью, какие конкретно правила нарушены водителем или пешеходом, поверхностно исследуют и оценивают последствия такого нарушения, это может явиться причиной неправильного решения. Мы столкнулись, в частности, со случаями осуждения лиц, когда так и не была установлена причинная связь между нарушением правил с их стороны и наступившими последствиями. Мы знаем примеры необоснованного осуждения водителей за происшествия, которые случились по вине самих потерпевших, когда водитель не мог предотвратить тяжких последствий. Скажем, при внезапном появлении пешехода или велосипедиста в опасной близости от быстродвижущейся машины.

Теперь другой вопрос. Современному уровню развития науки и техники должны отвечать и наши представления о природе дорожных происшествий. А они нередко результат взаимодействия многих причин. И нарушений, допущенных водителем, и неправильного поведения других работников транспорта, и невыполнения своих обязанностей теми лицами, которые отвечают за состояние дороги, и т. д. Поэтому суд должен не ограничивать свое внимание только фигурой водителя, а обязан выяснять при этом роль в случившемся и других лиц, не оставляя в тени и безнаказанными тех, кто причастен к авариям, кто своими действиями или бездействием способствовал наступлению вредного результата. На это требование пленум обратил особое внимание.

Иными словами, закон вовсе не ставит водителя в положение этакого «стрелочника», который всегда виноват?

Г. З. Анашкин: Совершенно верно. Возьмите, например, эксплуатацию неисправных автомототранспортных средств. Новым законодательством (статьей 212-2 УК РСФСР, а также соответствующими статьями УК других союзных республик) выпуск на линию заведомо технически неисправного транспорта карается теперь лишением свободы на срок до пяти лет, если это привело к тяжелым последствиям.

Таким образом, повышена ответственность должностных, да и не только должностных лиц. Закон в этой связи ведет речь о любом лице, ответственном за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств. А им может быть не обязательно работник гаража или автобазы, но и владелец индивидуального транспортного средства.

Вот одно судебное дело. К владельцу автомобиля «Волга», художнику В., обратился сосед с просьбой дать ему машину, чтобы отвезти семью на дачу. Художник знал, что у «Волги» не в порядке тормоза, но все же разрешил взять машину, не предупредив о неисправности. Вместо дачи люди попали в больницу, а В. осужден за то, что разрешил другому лицу воспользоваться заведомо технически неисправным автомобилем.

Согласно новому законодательству, к уголовной ответственности может быть привлечен и тот, кто хотя в момент происшествия и не находился за рулем, но своими действиями или бездействием способствовал дорожно-транспортному происшествию.

Недавно в одном из судов рассматривалось дело по обвинению гр. К., владельца автомобиля «Москвич». С тремя друзьями подсудимый поехал в лес на прогулку. По просьбе одного из них К. передал ему руль, хотя знал, что его знакомый не имеет прав на вождение машины. В результате — автотранспортное преступление, пострадал ни в чем не повинный пешеход. К., как главный виновник, и его знакомый осуждены.

Учитывая большое значение правовой пропаганды, редакция намерена предоставлять страницы журнала видным юристам, специалистам в этой области для выступлений по различным вопросам советского Законодательства.

Сегодня на вопросы журнала отвечает председатель Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда СССР, доктор юридических наук, профессор ГРИГОРИЙ ЗАХАРОВИЧ АНАШКИН.

РУЛЕМ И ЗАКОН

Обобщение судебной практики показывает, что таких примеров, к сожалению, много. Так что необходимость усилить борьбу за безопасность движения требует, чтобы не только должностные, но и частные лица не оставались безнаказанными, если от их действий наступили вредные последствия. Общественная опасность их проступков не меньше, чем работников автохозяйств. Тем более, что уже сейчас у населения много личных автомобилей и в ближайшем будущем доля их в автотранспортном парке значительно возрастет.

Хотелось бы в этой связи коснуться и вечной проблемы «водитель и пешеход». Ведь одна треть всех дорожных происшествий на совести пешеходов и велосипедистов.

Г. З. Анашкин: Пленум Верховного Суда СССР обсудил и эту проблему. В большинстве случаев виной здесь элементарная неосторожность, избежать которую легко, будь люди чуть внимательней к правилам уличного движения.

Но есть категория людей, злостно, сознательно совершающих нарушения. И они составляют ни много ни мало 28 процентов от общего числа. Поэтому вполне оправданы предложения о том, чтобы наряду с активизацией пропаганды правил уличного движения усилить ответственность пешеходов за сознательно нарушенные ими правила.

Пленум разъяснил судам, что за грубые нарушения, повлекшие за собой тяжкие последствия, могут быть привлечены к уголовной ответственности не только водители, но и пешеходы, велосипедисты и иные участники движения. Статья 213 УК РСФСР и соответствующие статьи УК других союзных республик предусматривают в этих случаях наказание до 5 лет лишения свободы.

Из сказанного вами можно сделать вывод, что судебное расследование автотранспортных преступлений имеет свою специфику, свои трудности. Не значит ли это, что судьи, которым поручается такое дело, должны иметь специальную подготовку! Это, видимо, касается и народных заседателей!

Г. З. Анашкин: Безусловно. Из поступающих в суды дел примерно каждое двадцатое — об автотранспортном преступлении. Их разбирательство требует хорошего знания не только законов, но и ряда других нормативных актов и инструкций. Сейчас в некоторых судах введена специализация судей, и это уже положительно сказывается на результатах их работы. Поэтому в целях квалифицированного рассмотрения дел пленум Верховного Суда СССР рекомендовал судам рассматривать сложные автотранспортные преступления под председательством судей, имеющих наибольший опыт в этих делах, а в кассационных инстанциях — по докладу таких судей. Что касается народных заседателей, то пленум рекомендовал привлекать тех, кто знаком с условиями работы за рулем.

Вы коснулись различных юридических аспектов проблемы безопасности движения. Но не воспримут ли иные читатели нашу беседу как отпущение грехов водителю! Ведь всем ясно, что он играет важнейшую роль в обеспечении порядка на дороге.

Г. З. Анашкин: Безусловно, от самого водителя зависит очень многое, и автотранспортные преступления в значительной части результат низкой дисциплины водителей, серьезных упущений в воспитательной работе с ними. Только отсюда, на мой взгляд, проистекают такие преступления, как управление транспортными средствами в состоянии опьянения. Хотел бы напомнить, что закон в этом смысле стал строже. Раньше пьяный за рулем нес уголовное наказание только в том случае, если произошло дорожное происшествие. Теперь же, как мы, юристы, говорим, состав преступления даже в самом факте управления автомобилем или мотоциклом в нетрезвом состоянии. В первый раз пьяного за рулем ждет административная ответственность, во второй — уже уголовная.

Быть водителем — должность весьма почетная, но и трудная. Не всякому ее можно доверить. И в то же время каждый, кому доверили руль машины, должен не забывать о своей огромной ответственности перед обществом, перед законом.

Вела беседу Наталья Кузнецова

НЕОБЫЧНЫЙ ГРУЗ

Волжский автомобильный набирает темпы. Ежедневно из его ворот выходят сотни новеньких ВАЗов. Для оперативной доставки машин в магазины сконструированы специальные двухъярусные по-



Фото А. Брянова (ТАСС)

луприцепы. Их разработали конструкторы Средне-Волжского транспортного управления. Одновременно на таком «автомобилевозе» можно разместить и транспортировать на любые расстояния семь малолитражных автомобилей «Жигули».

На первый «этаж» машины заезжают своим ходом, а на второй, где помещаются четыре ВАЗа, их поднимает специальный гидравлический «лифт».

ТРИДЦАТЬ ЧЕТЫРЕ МИЛЛИОНА ПОКРЫШЕК

«Шинный голод», который несколько лет назад испытывали владельцы автомобилей и мотоциклов, полностью ликвидирован. Одновременно значительно повысилось качество шин, их долговечность. В минувшем году шинники перевыполнили государственный план и изготовили 34,6 миллиона покрышек.

Немалая доля труда в этом коллектива ленинградского объединения «Красный треугольник».



Контролер ОТК А. И. Ужинцева проверяет партию мотоциклетных шин.

Фото П. Федотова (ТАСС)

ХОЛОДИЛЬНИК В АВТОМОБИЛЕ

В жаркий день вы открываете в машине крышку под панелью приборов и извлекаете оттуда... бутылку с холодным лимонадом. Чем дальше вы едете, чем жарче в машине, тем холоднее становится лимонад. Не правда ли, удобно!

Модель автомобильного холодильника для продуктов и напитков разработана и освоена на одном из предприятий Еревана. Емкость камеры холодильника, получившего название «Масис», — 8,5 литра, вес 4,8 килограмма.



Фото В. Соболева и Э. Исаакяна (ТАСС)

В ПОМОЩЬ ПЕРВИЧНЫМ ОРГАНИЗАЦИЯМ

ДОСААФ

Как организовать мотосекцию

Молодых руководителей первичных организаций, энтузиастов мотоспорта всегда интересует вопрос, как создать мотосекцию и организовать ее работу.

Мотосекции могут создаваться при любой первичной организации Общества (заводской, колхозной, учрежденческой, школьной и т. д.) по решению общего собрания членов или же комитета ДОСААФ. Количественный состав секции — не менее 5 человек.

На собрании членов секции открытым голосованием избирается председатель, его заместитель и секретарь, а в более крупных — бюро (5—7 человек).

Оформить создание секции — дело несложное. Гораздо труднее наладить ее деятельность так, чтобы она была разнообразной, интересной, способствующей развитию оборонно-массовой работы, подготовке молодежи к военной службе.

Для примера сошлюсь на опыт комитета ДОСААФ Московского локомотиворемонтного завода. Несколько лет назад при создании мотосекции в ней было 5 человек и один мотоцикл. Сейчас тут 29 машин и десятки мотоспортсменов, работают курсы мотоциклистов. Молодые рабочие, научившиеся управлять мотоциклом, продолжают совершенствовать свое мастерство.

Работа строится по плану, который является частью плана комитета ДОСААФ. Он, помимо подготовки мотоциклистов, включает простейшие соревнования, участие в районных и городских состязаниях, мотоэстафетах, мотопробегах. Секция растит мотоспортсменов, разрядников.

Секция должна заботиться о создании своей материально-технической базы — найти помещение, обзавестись учебными пособиями, мотоциклами — дорожными и спортивными. Заявки на технику первичные организации направляют в городские или областные комитеты ДОСААФ. Однако главный упор надо делать на работу с владельцами личных мотоциклов.

Важным условием успешной деятельности секции является тесная связь ее через первичную организацию ДОСААФ с руководством предприятия, профсоюзной организацией. Они имеют возможность и право выделить средства и оказать другую необходимую помощь.

Мотосекция должна также опираться на помощь комсомольской организации и совета физкультуры.

Мотоциклы, мотоспорт — предмет увлечения молодежи. Создание мотосекции укрепит авторитет первичной организации ДОСААФ, привлечет к полезным практическим делам много новых активистов оборонной работы.

Л. БАРБАШОВ,
заместитель начальника Московского городского спортивно-технического автомотоклуба

28 мая — День пограничника



Рядовой Станислав Шевченко лучший водитель Н-ского отряда. До службы в войсках Станислав работал трактористом в совхозе «Орлянский» Запорожской области.

Государственная граница... Незримой чертой проходит она через тундру и тайгу, горные кручи и барханы, через моря и реки. И повсюду, в любую погоду у рубежей нашей Родины бдительно несут свою службу воины-пограничники.

Ныне у зорких часовых есть надежный помощник — техника. Автомобиль в охране границы занимает важное место, а шофера-пограничника встретишь на любой заставе. В эту весну многие юноши, окончив автомотоклубы ДОСААФ, будут призваны в войска, впервые наденут зеленые фуражки. Молодым военным водителям предстоит почетная и ответственная служба по охране Государственной границы.

Пограничники на автомобиле осматривают контрольно-следовую полосу (Западная граница).

Фото В. Смирнова



ейчас мы вспоминаем об этом с улыбкой. Лет семь тому назад наши водители получили пригла- из Риги принять участие в авто- льных соревнованиях. Назывались для нас совершенно загадочно — . Решив, что это сродни какой-ни- экскурсионной прогулке, наши ре- отправились в дорогу. Подготови- соответствующим образом: взяли патронташи, охотничьи ружья. Ду- времени будет много, можно сов- ть полезное с приятным. В Риге их ждал первый сюрприз: какие-то и документы с непонятными бук- КВ, СУ, ВКВ. Тем не менее наши ели не растерялись. Сразу же пос- арта они увидели впереди себя обиль со спортивным номером, обогнали его... и стали решать, что дальше. Раздумья были недолги- — они заблудились и выбыли из со- ваний.

стники этой истории, я уверен, не ятся на меня за то, что я подробно азал об их первом знакомстве с обильным ралли. Над сильными ешно и подшутить. А за эти семь они действительно стали отличны- аллистами, и весь коллектив уп- ения гордится их результатами в венных соревнованиях. Наши смены успешно выступили в 1969 на первенстве РСФСР по ралли, за- третье место. Они неизменно по- ают в традиционных автомобиль- ралли «Урал», которые ежегодно дятся в Свердловске. Наша коман- конец, стала в прошлом году чем- м спартакиады Российской Феде- по авторалли.

все эти успехи являются, так ска- титульным листом той большой ивной работы, которая вот уже олько лет ведется на предприяти- едне-Уральского территориально- анспортного управления. Как ни ны победы в крупных соревнова- все же главное для нас — разви- массового спорта, ставшего надеж- средством повышения профессио- ого мастерства водителей. Вот об расскажу подробнее.

лектив Средне-Уральского транс- ого управления, объединяющий узовых и таксомоторных парка, 10 ышленных предприятий, строитель- рест, досрочно, к 28 декабря, вы- л по всем показателям пятилетний Только в прошлом году перевезе- 0 млн. пассажиров, 115 млн. тонн в, валовой продукции выпущено на н. рублей.

е более ответственные задачи по- ны перед нами на предстоящее етие. Они вытекают из Директив съезда КПСС, которыми, в част- , предусмотрен значительный рост обильных перевозок. Чтобы ус- о справиться с ними, мы должны шать производительность труда, ессиональное мастерство водите- эффективнее использовать автомо- ный парк. Конечно, я далек от мыс- зывать в качестве палочки-выруча- автоспорт, но тем не менее предприятий, где автоспорт в по- до сих пор был очень весомым. а собственном опыте убедились в что автомобильный спорт один из ов в решении самых сложных про- ственных задач.

ть хотя бы Свердловское пасса- кое предприятие № 4. Один из



Старт ралли «Урал-70» на площади имени 1905 года в Свердловске.
Фото водителя Ю. Корнякова

Спорт и труд рядом

показателей работы водителей такси — коэффициент платного пробега автомобиля. Популярно это объясняется так: из десяти километров, пройденных таксомотором, платными должны быть девять. Характерно, что вот уже несколько лет лучшие показатели принадлежат водителям В. Патрушеву, А. Чернову, А. Симонову, Я. Кузнецову, практически не имеющим холостых пробегов. Секрет их успеха прост — все они опытные раллисты и, значит, лучше, чем другие, исходя из дорожной обстановки, могут выбрать маршрут, определить режим движения.

На этом предприятии автоспорт органически вошел в жизнь коллектива. Автомобильная секция объединяет десятки водителей. Одних разрядников на предприятии около ста человек, в том числе пятнадцать с первым разрядом. За год секция сама организует по меньшей мере десять различных соревнований: фигурное вождение, двоеборье, ралли, десятиборье, включающее экзамены на знание автомобиля, правил движения, «фигурку», ралли «Где эта улица, где этот дом?»

Надо ли говорить о том, что спортсмены здесь самые передовые производственники. Коллектив предприятия гордится ударником коммунистического труда В. Овсянниковым, завоевавшим в предсъездовском соревновании звание «Лучший шофер парка», председателем автосекции В. Парамоновым, который уже не раз возглавлял отстающие бригады и быстро выводил их в передовые. Показательно, что среди спортсменов предприятия нет ни одного виновника дорожного происшествия.

Примерно то же можно рассказать и о Свердловском грузовом № 2, Каменск-Уральском пассажирском, Первоуральском транспортном и других передовых предприятиях. И здесь автомобильный спорт — помощник в выполнении производственных планов. Кстати, первоуральцы проявили хорошую, на мой взгляд, инициативу, организовав ралли «Грузовик». Это однодневное соревнование с несложными дорожными испытаниями тоже призвано повысить профессиональное мастерство водителей.

Автомобильный спорт, как и всякий другой, требует затрат, немалых организационных усилий. И тут нельзя не сказать о том вкладе, который вносят в общую спортивную работу обком профсоюза рабочих автотранспорта и шоссейных дорог, областной комитет ДОСААФ и его автомотоклуб. Совместно с управлением они финансируют подготовку каждого соревнования, выделяют необходимое оборудование, подбирают трассу, обеспечивают судей.

Два года назад при Средне-Уральском управлении и обкоме профсоюза был создан клуб «Автомобилист», который возглавил один из пионеров автоспорта в области, бывший танкист В. Отдельнов. Клуб не только координирует и направляет работу автосекций, созданных на предприятиях управления, но и сам организует крупные соревнования. Наиболее значимое из них — авторалли «Урал». В прошлом году, например, в нем приняли участие сильнейшие спортсмены предприятий и автохозяйств Свердловской, Пермской, Тюменской, Челябинской областей, Татарской и Башкирской АССР. Сейчас мы готовимся к проведению первенства Российской Федерации по авторалли.

Но, естественно, наибольшее внимание клуб уделяет другой стороне работы — развитию спорта в низовых коллективах. Я уже упоминал ралли «Грузовик» и десятиборье, имеющие ярко выраженную производственную окраску. Журнал писал о ралли «Золотая осень», участниками которого были руководители автохозяйств и предприятий, инженерно-технические работники. Но не менее интересны и другие начинания клуба. Готовясь к встрече съезда партии, мы провели смотр-конкурс рабочего мастерства механизаторов дорожных хозяйств Свердловской области. Около 150 шоферов, бульдозеристов, крановщиков, грейдеристов и скреперистов соревновались по сложной программе, включавшей в себя пять теоретических экзаменов и три вида практических работ. Победителям присваивалось звание лучшего по профессии.

В планах клуба «Автомобилист» — соревнования для водителей автобусов и маршрутных такси, новые спортивные мероприятия для водителей грузовых машин. Все это поможет нам еще прочнее поставить спорт на службу профессии, использовать его для высокоэффективной работы автотранспортников в новой пятилетке.

Г. КЛЕПИКОВ,
главный инженер Средне-Уральского территориального транспортного управления

г. Свердловск



ЗАСЕДАНИЕ ВОСЕМЬДЕСЯТ СЕДЬМОЕ

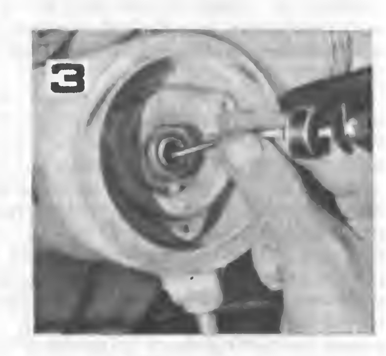
РЕМОНТ МЕХАНИЗМА УКАЗАТЕЛЕЙ ПОВОРОТА

Каждому водителю ясно, насколько важна правильная работа указате… поворота современного быстроходного легкового автомобиля. Но как же б… когда этот маленький механизм выходит из строя? Правильно собрать и о… гулировать указатели поворота «Волги» не так уж просто. Даже не на… станциях обслуживания, если верить письму нашего читателя А. Соколовск… из г. Рыбинска, берутся за эту операцию.

Цель настоящей статьи — помочь вам заменить сломанные пружины ме… низма переключателя ГАЗ-21 (наиболее вероятная причина его отказа), пре… стеречь от неправильных действий при разборке и сборке. Слово — инженеру-… томобилисту В. Е. ТАБАКОВУ.









Механизм расположен под рулевым колесом. Сначала надо снять декоративную крышку. Для этого, слегка нажав на нее и повернув вправо, освободите три уса, которыми она удерживается (фото 1). Теперь очередь кольца включателя сигналов. Удерживая кольцо сверху левой рукой (2), осторожно, чтобы в последний момент пружина не вытолкнула и не разбросала все детали, выверните три винта. Конечно, прежде чем приступить к разборке, вы сняли «массовый» провод аккумулятора или вынули предохранитель цепи — вставку № 1 (иначе сигнал будет срабатывать от любого прикосновения). Еще одна операция перед демонтажем рулевого колеса: выньте провод сигналов (3), отсоединив его вначале от реле включения и сжав пассатижами или отпаяв наконечник. Последнее необходимо для облегчения сборки после ремонта.

Гайку, которой крепится рулевое колесо, удобнее всего отвернуть торц… ключом «на 24». Если у вас его … можно воспользоваться изогну… ключом для масляного фильтра.

Перед дальнейшими действиями … метьте положение колеса на валу, … поможет при сборке правильно п… вить среднюю спицу.

Чтобы снять рулевое колесо, ну… специальное приспособление. Это … стальная пластина толщиной 10—12 … шириной 25—30 мм и длиной о… 50 мм. В ней следует просверлить … отверстия диаметром 9—10 мм. Ме… центрами отверстий — 32 мм. Вам … надобится также два болта М8. … пользоваться съемником, показано … фото 4. Сняв рулевое колесо, от… чиваем ручку рычажка указателей … ворота и снимаем пластмассовую … ку (5) с носика переключающей пл… ны. Сама пластина и ряд деталей м… ханизма переключателя удержива… двумя винтами. Отвернув их, м…















ынимать эти детали. Внимание: весь узел надо, вынув, тут же перевернуть положить на стол (фото 6 и 7). Вынув шплинт из оси пластины переключателя, снимаем ограничитель и, наконец, мы у цели — можно извлечь сломанные пружины. У ГАЗ-21 первых выпусков ось имела выточки, в которые они входили. Если и на вашей машине такая конструкция, советуем заменить ее более современной — поставить вместо оси штифт с двумя отверстиями для шплинтов и две шайбы.

Для того чтобы сделать новые пружины, возьмите пассатижи, круглогуб- и сталистую проволоку диаметром мм. Сначала отогните пассатижами о размеру старой пружины) первый ик, зажмите проволоку круглогуб-ами (на расстоянии чуть больше шины губок пассатижей от усика) и, за-бая ее вокруг одной губки (8) и все емя перехватывая круглогубцами, ерните в кольцо. Затем на расстоя- ширины губок пассатижей отти-ем второй усик (9). Можно сделать ужины из двух больших английских лавок. Для этого откусите у них го-ки и отогните усики. Натяжение са-дельных пружин следует проверить, тягивая ограничитель (так, чтобы жду ним и краем переключателя об-овалась щель) и отпуская его. Ог-ичительная пластинка должна ать на место. При необходимости ведите или подогните усики пружин, иваясь нужного усилия.

Сборка проводится в обратной последовательности. При этом надо не упус- из виду три «пустяка», которые ом могут доставить немало хлопот.

«Пустяк» № 1: перед установкой пе-ключающей пластины поводок (шты- подвижного изолятора переключа- установите точно посередине (10), че пластина не сядет на место.

«Пустяк» № 2: перед окончательной яжкой двух винтов, удерживающих анизм, установите пластинчатую жину (11) так, чтобы стопорное бление ее отгиба своим вырезом сировало носик переключающей стины точно в середине бокового переключателя; если ход в раз- стороны окажется различным, ключатель не будет хорошо фик-ваться, нарушится автоматическое ючение указателей и работа стоп-ала.

«Пустяк» № 3: подгибанием пласти-той пружины установите силу, с ко-й она фиксирует переключающую стину; добейтесь, чтобы механизм только хорошо фиксировался, но и о выключался.

асности позади. Ставим пружину го диаметра и по метке надеваем ое колесо, не забывая установить его гайку чашку (с тремя ушками), торой крепится кольцо включателя ала. При затягивании этой гайки придерживать чашку, добиваясь, ы резьбовое отверстие в ее нижнем лежало на продолжении оси ниж-спицы руля, иначе спицы коль-го включателя сигнала окажутся нутыми по отношению к спицам вого колеса. Для верности можно ле чуть повернуть чашку против затяжки. На последних градусах рота гайки чашка станет как нуж-сли при случайной перетяжке лоп-ластмассовые фигурные втулки — можно применить любые из изолирующего материала и установить плоские шайбы.

Провод сигнала вставляется просто: сначала выправляем в руках изгибы, а вставляя, одновременно поворачиваем вокруг оси; чуть приподнимаем и снова легко толкаем вниз — он быстро пройдет.

Кстати, если замечено нечеткое действие звукового сигнала, пользуясь случаем, можно снять контактное плоское кольцо (тоже три винта) и зачистить его.

Редакция благодарит начальника Московской станции технического обслуживания автомобилей № 7 В. Дзержковича и электрика В. Судоплатова, оказавших содействие в подготовке этого материала.

ЧЕМ НАКАЧАТЬ ШИНУ

Более семидесяти лет применяются на автомобилях пневматические шины. Более семидесяти лет автомобилисты неизбежно сталкиваются с необходимостью накачивать их воздухом. Утомительное общение с ручным насосом никогда не вызывало у них энтузиазма. Поэтому появление нескольких устройств, облегчающих накачку шин, возбудило немалый интерес владельцев автомобилей.

Первое — ножной шинный насос, пользоваться которым несравненно удобнее, чем ручным.

Наиболее совершенным является насос НВН-100А, изготовляемый в настоящее время. Он довольно компактен, и в сложенном состоянии его габариты 360×116×150 мм. Основные, наиболее металлоемкие детали изготовлены из алюминиевого сплава, и поэтому весь узел получился сравнительно легким — 2,6 кг. НВН-100А укомплектован манометром. Кроме того, он снабжен 800-миллиметровым шлангом. Насос может создать давление до 4 кг/см^2 и, по отзывам торгующих организаций, пользуется хорошим спросом. Его розничная цена — 14 рублей. Гарантийный срок — в течение года.

Еще один насос (артикул 18—23) такого же типа начал недавно выпускать Калужский турбинный завод. Он так же, как и НВН-100А, оборудован встроенным манометром, но несколько легче по весу, имеет меньшую производительность и соответственно более скромную розничную цену — 8 рублей.

Однако некоторым автолюбителям, в частности женщинам, кажется, что и ножной насос требует значительных физических усилий. Им хотелось бы заставить работать в качестве компрессора мотор их машины. Несложное и сравнительно недорогое (7 руб. 50 коп.) устройство, позволяющее подключить к накачке шин двигатель, выпускает московский завод «Компрессор». Это — компактный мембранный насос, заканчивающийся штуцером с резьбой 14 мм, который заворачивается вместо свечи и работает от разрежения, создаваемого в цилиндре двигателя. Колебания давления передаются на мембрану, играющую в этом насосе роль поршня. Одновременно она надежно изолирует полость цилиндра от полости шины. Таким образом, полностью исключается попадание паров бензина в воздух, нагнетаемый в шину.

Эти устройства, «облегчающие жизнь» автолюбителю, получили высокую оценку. Где же их можно приобрести? Как правило, они поступают в магазины по продаже автомобилей. Но что делать, если на прилавке не окажется желанного насоса? Куда в таком случае обращаться? Как нам сообщили на Центральной базе по продаже товаров спортивного назначения «Роскультторга» (Москва, Большой Черкасский переулок, д. 4), по этому вопросу следует обращаться в областные или городские управления торговли. На основании запросов покупателей они могут заказать для своих магазинов необходимые товары либо на Центральной базе «Роскультторга», либо непосредственно на заводах-изготовителях.



Ножной насос НВН-100А для накачки шин.



Приспособление завода «Компрессор» для накачки шин.

Л. МИХАЙЛОВ

ЗНАКОМИМ С ПРОЕКТОМ НОВЫХ ПРАВИЛ



РАЗДЕЛ V ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ. ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ

А. ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЕ ЗНАКИ

Статья 1. Предупреждающие знаки (общий признак предупреждения — треугольник с красным окаймлением) сообщают водителю о характере предстоящей опасности и необходимости принять меры, соответствующие обстановке, но не вводят (кроме знака 1.6) каких-либо дополнительных к положениям других разделов настоящих Правил требований при проезде обозначенных ими мест.

1.1. **«Железнодорожный переезд со шлагбаумом»**. Переезд через железную дорогу, оборудованный шлагбаумом или полушлагбаумом.

1.2. **«Железнодорожный переезд без шлагбаума»**. Переезд через железную дорогу, не оборудованный шлагбаумом или полушлагбаумом.

1.3. **«Пересечение с трамвайной линией»**. Пересечение с трамвайной линией в условиях ограниченного обзора.

1.4. **«Пересечение с равнозначной дорогой»**. Место пересечения равных по значению дорог.

1.5. **«Пересечение со второстепенной дорогой»**, а — место пересечения главной дороги со второстепенной; б, в — место примыкания к главной дороге второстепенной (справа — «б», слева— «в»).

1.6. **«Пересечение с главной дорогой»**. Место пересечения с дорогой, по которой предоставлено преимущественное право проезда. Водитель обязан пропустить транс ртные средства, приближающиеся по главной дороге.

1.7. **«Регулируемое пересечение (участок дороги)»**. Перекресток или участок дороги, движение на которых регулируется.

1.8. **«Разводной мост»**. Разводной мост или паромная переправа.

1.9. **«Выезд на набережную»**. Место, где дорога выходит на набережную (берег).

1.10. **«Опасный поворот дороги»**. Закругление дороги малого радиуса или с ограниченным обзором (направление поворота: направо — «а», налево — «б»).

1.11. **«Извилистая дорога»**. Следующие один за другим опасные повороты дороги (направление первого поворота: направо — «а», налево — «б»).

1.12. **«Крутой спуск»**. Спуск с уклоном, указанным на знаке.

1.13. **«Крутой подъем»**. Подъем с уклоном, указанным на знаке.

1.14. **«Неровная дорога»**. Неровности на проезжей части (волнистость, выбоины, неплавные сопряжения с мостами и т. д.).

1.15 **«Скользкая дорога»**. Повышенная скользкость проезжей части по отношению к соседним участкам.

1.16. **«Выброс гравия»**. Участок дороги, на котором возможен выброс гравия (щебня, камней) из-под колес.

1.17. **«Сужение дороги»**. Место, где дорога сужается (с обеих сторон — «а», справа — «б», слева — «в»).

1.18. **«Двухстороннее движение»**. Участок дороги, на котором организовано встречное движение, в то время как на предшествующем участке проезжей части оно было односторонним.

1.19. **«Пешеходный переход»**. Пешеходный переход, обозначенный разметкой или знаком 4.13.

1.20. **«Дети»**. Место, где возможно частое появление детей на проезжей части.

1.21. **«Ремонтные работы»**. Место производства работ на дороге.

1.22. **«Животные на дороге»**. Место возможного появления животных на проезжей части (место прогона скота — «а», заповедник — «б» и т. п.).

1.23. **«Падение камней»**. Участок дороги, на котором возможны обвалы, оползни, падение камней.

1.24. **«Боковой ветер»**. Участок дороги, на котором часто дует сильный боковой ветер.

1.25. **«Прочие опасности»**. Наличие опасности, не предусмотренной другими знаками (выступы скал, обрывы и др.).

Статья 2. Предупреждающие знаки, кроме знака 1.6, устанавливаются на расстоянии 150—300 м, а в населенных пунктах — на расстоянии 50—100 м до начала опасного участка. При необходимости знаки устанавливаются на другом расстоянии, указанном в этом случае на табличке 5.2а.

Знак 1.6 устанавливается непосредственно перед пересечением с главной дорогой. Вне населенных пунктов знаку обязательно предшествует такой же знак с табличкой 5.2а.

Знаки 1.1, 1.2, 1.8, 1.9, 1.20 и 1.21 вне населенных пунктов обязательно повторяются. Второй знак устанавливается не далее 50 м до опасного участка.

Б. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ ЗНАКИ

Статья 3. Запрещающие зна (типовой признак запрещения — кру красным окаймлением или фоном) прещают пользователю дороги опре ленные действия или ограничивают в их выполнении.

2.1. **«Въезд запрещен»**. Запрещае въезд или дальнейшее движение в транспортных средств.

2.2. **«Движение запрещено»**. За щается транзитное движение транспортных средств.

2.3. **«Автомобильное движение за щено»**. Запрещается транзитное д жение всех механических транспо ных средств, а также самоходных шин и механизмов, за исключен двухколесных мотоциклов (моторо ров, мопедов) без коляски.

2.4. **«Мотоциклетное движение за щено»**. Запрещается транзитное дви ние мотоциклов (мотороллеров, мо дов).

2.5. **«Грузовое движение запрещен** Запрещается транзитное движение г зовых автомобилей, разрешенный ный вес которых превышает 3,5 т, также тракторов, самоходных маши механизмов. Если на знаке указано сло, то запрещается движение то тех грузовых автомобилей, разре ный полный вес которых более ука ного.

Разрешается движение грузовых томобилей: с опознавательными зн ми аварийной и медицинской слу с наклонной белой полосой на бор перевозящих пассажиров в соответс с установленными требованиями, гр вых такси.

Окончание — на стр. 17—19

Начало — на стр. 16

2.6. «Гужевое движение запрещено». Запрещается транзитное движение гужевых повозок (саней), животных под седлом и вьюками, а также прогон скота.

2.7. «Движение тракторов запрещено». Запрещается транзитное движение тракторов, самоходных машин и механизмов.

Примечание. Как исключение, допускается подъезд для обслуживания объектов, которые расположены за знаками 2.2—2.7 не далее ближайшего перекрестка. Выезд разрешается в любом незапрещенном месте.

2.8. «Движение с прицепом запрещено». Запрещается въезд или дальнейшее движение грузовых автомобилей и тракторов с прицепом или полуприцепом любого типа, а также буксировка транспортных средств.

2.9. «Велосипедное движение запрещено». Запрещается езда на велосипеде.

2.10. «Пешеходное движение запрещено». Запрещается движение пешеходов.

2.11 «Ограничение веса». Запрещается въезд или дальнейшее движение транспортных средств, в том числе тягачей с полуприцепом, общий вес которых (с грузом или без груза) более указанного на знаке, а тягачей с прицепом, если хотя бы одно звено автопоезда превышает указанный вес.

2.12. «Ограничение нагрузки на ось». Запрещается въезд или дальнейшее движение транспортных средств, у которых нагрузка на любую ось больше указанной на знаке.

2.13. «Ограничение габаритной высоты». Запрещается въезд или дальнейшее движение транспортных средств, габаритная высота которых (с грузом или без груза) больше указанной на знаке.

2.14. «Ограничение габаритной ширины». Запрещается въезд или дальнейшее движение транспортных средств, габаритная ширина которых (с грузом или без груза) больше указанной на знаке.

2.15. «Проезд без остановки запрещен». Запрещается движение без остановки у линии «Стоп», а если ее нет, то у знака. Знак обязывает пропустить транспортные средства, которым предоставлено преимущественное право проезда.

2.16а. «Поворот налево запрещен». Запрещается поворот налево и для движения в обратном направлении.

2.16б. «Поворот направо запрещен». Запрещается поворот направо.

2.17. «Разворот запрещен». Запрещается поворот для движения в обратном направлении. Поворот налево разрешается.

2.18. «Обгон запрещен». Запрещается обгонять с выездом из занимаемого ряда все транспортные средства, кроме движущихся со скоростью менее 40 км/час.

2.19. «Обгон грузовым автомобилям запрещен». На грузовых автомобилях с разрешенным полным весом более 3,5 т запрещается обгонять с выездом из занимаемого ряда все транспортные средства, кроме движущихся со скоростью менее 40 км/час.

Примечание. При наличии двух полос и более для движения в данном направлении водители транспортных средств, подпадающих под действие знаков 2.18 или 2.19, должны двигаться в рядах, занятых ими перед знаком. Выезжать из ряда разрешается только для перестроения перед перекрестком, поворотом (разворотом), остановкой и возвращения в освободившийся ряд справа.

2.20. «Ограничение скорости». Запрещено движение со скоростью (км/час), превышающей указанную на знаке.

2.21. «Подача звукового сигнала запрещена». Запрещается пользоваться звуковыми сигналами.

2.22. «Остановка запрещена». Запрещается остановка и стоянка транспортных средств.

2 23. «Стоянка запрещена». Запрещается стоянка транспортных средств.

Как исключение, допускается стоянка автомобилей и мотоколясок инвалидов, автомобилей с опознавательными знаками аварийной или медицинской службы, такси с включенным таксометром.

2.24. «Преимущество в движении встречных транспортных средств». Запрещается въезд на узкий участок проезжей части, если это может затруднить встречное движение. Знак обязывает уступить дорогу встречным транспортным средствам.

2.25а. «Конец запрещения обгона». Обозначение конца зоны действия знака 2.18.

2.25б. «Конец запрещения обгона грузовым автомобилям». Обозначение конца зоны действия знака 2.19.

2.25в. «Конец ограничения скорости». Обозначение конца зоны действия знака 2.20. В населенных пунктах вступает в силу общее ограничение скорости, предусмотренное настоящими Правилами.

Статья 4. Действие знаков **2.1—2.3, 2.16а, 2.16б, 2.17 и 2.22** не распространяется на транспортные средства общего пользования, движущиеся по установленным маршрутам.

Статья 5. Запрещающие знаки устанавливаются непосредственно перед участками дорог, на которых вводятся соответствующие запрещения или ограничения. На дорогах вне населенных пунктов знаку 2.15 обязательно предшествует знак 1.6 с табличкой 5.2в.

Действие запрещающих знаков распространяется:

2.16 (а, б) — при установке перед перекрестком — на перекресток, а при установке на перекрестке с несколькими самостоятельными проезжими частями — только на то пересечение, непосредственно перед которым знак установлен;

2.18—2.23 — до ближайшего перекрестка, но не далее конца населенного пункта; зона действия знаков 2.18 — 2.23 может быть уменьшена применением таблички 5.1, а знаков 2.18—2.20, кроме того, установкой знаков 2.25 (а, б, в)*.

Знаки 2.22 и 2.23 действуют только на ту сторону дороги, на которой они установлены.

* Зона действия знаков 2.22 и 2.23 может быть уменьшена применением табличек 5.3 г, д.

В. ПРЕДПИСЫВАЮЩИЕ ЗНАКИ

Статья 6. Предписывающие знаки (общий признак предписания — голубой круг) разрешают движение только:

в определенных направлениях;

с определенной скоростью;

определенным пользователям дорог.

3.1 (а, б, в, г, д). «Обязательное направление движения». Движение разрешается только в направлениях, указанных стрелками. Знаки «в», «д» разрешают также разворот.

Изображение стрелок может соответствовать требуемому пути движения.

3.2. «Направление объезда препятствия». Объезд препятствий разрешается только со стороны, указанной стрелками: справа — «а», слева — «б».

3.3. «Круговое движение». Движение по перекрестку или площади разрешается только в указанном стрелками направлении до выезда в любую из прилегающих дорог.

3.4. «Движение легковых автомобилей». Разрешается движение только легковых автомобилей, автобусов, а также грузовых автомобилей с разрешенным полным весом менее 3,5 т.

Примечание. Подъезд к объектам, которые расположены за знаком 3.4 не далее ближайшего перекрестка, разрешается также другим транспортным средствам только для обслуживания этих объектов. Выезд допускается в любом незапрещенном направлении.

3.5. «Велосипедная дорожка». Разрешается движение только на велосипеде.

3.6. «Дорожка для пешеходов». Разрешается движение только пешеходов.

3.7. «Минимальная скорость». Обязывает двигаться с указанной скоростью (км/час) или большей.

3.8. «Конец ограничения минимальной скорости». Обозначает конец зоны действия знака 3.7.

Статья 7. Действие предписывающих знаков 3.1 не распространяется на транспортные средства общего пользования, движущиеся по установленным маршрутам.

Статья 8. Предписывающие знаки устанавливаются непосредственно перед участками, на которых необходимо ввести соответствующие ограничения или дать соответствующие указания.

Действие предписывающих знаков распространяется:

3.1 — при установке перед перекрестком — на перекресток, а при установке на перекрестке с несколькими самостоятельными проезжими частями только на то пересечение, непосредственно перед которым знак установлен;

3.1а — при установке за перекрестком (на перегоне) — до ближайшего перекрестка. Знак не запрещает поворота направо во дворы или внутриквартальные проезды.

Г. УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ

Статья 9. Указательные знаки (общий признак указания — прямоугольник) оповещают пользователей дорог об особенностях дорожной обстановки, напоминают об обязанностях выполнять соответствующие обстановке требования настоящих Правил или информируют о расположении на пути следования обозначенных объектов.

4.1. «Главная дорога». Начало участ-

ка дороги, на котором предоставлено преимущественное право проезда нерегулируемых перекрестков.

Примечание. Если на дороге установлен знак 4.1, то на пересекающих дорогах в пределах действия этого знака устанавливаются знаки 1.6 или 2.15.

4.2. «Конец главной дороги». Конец участка дороги, на котором знаком 4.1 было предоставлено преимущественное право проезда нерегулируемых перекрестков.

4.3. «Скоростная дорога». Начало участка дороги, на который распространяются требования IX раздела (статьи 1,2) настоящих Правил.

4.4. «Конец скоростной дороги». Конец участка дороги, обозначенного знаком 4.3.

4.5. «Населенный пункт». Место, с которого вступают в силу требования настоящих Правил, относящиеся к населенным пунктам, — «а»;

наименование населенного пункта, в котором не действуют требования настоящих Правил, относящиеся только к населенным пунктам, — «б».

4.6. «Конец населенного пункта». Место, с которого утрачивают силу требования настоящих Правил, относящиеся только к населенным пунктам.

4.7. «Преимущество в движении перед встречными транспортными средствами». Суженный участок дороги, при движении по которому водитель пользуется преимуществом по отношению к встречному движению.

Примечание. Если на дороге установлен знак 4.7, то на противоположном конце суженного участка дороги устанавливается знак 2.24.

4.8 «Направление движения в рядах». Указание количества рядов движения и направлений из каждого ряда.

4.9. «Одностороннее движение». Участок дороги с односторонним движением. Знаки устанавливаются: за перекрестком — «а», перед перекрестком — «б».

4.10. «Дорога ведет в тупик». Дорога, не имеющая выезда. Знаки устанавливаются: за перекрестком — «а», перед перекрестком — «б» и «в».

4.11. «Место разворота». Место поворота для движения в обратном направлении (поворот налево запрещается) — «а». Количество и расположение стрел на знаке могут указывать число рядов, из которых разрешен разворот,—«б», и протяженность зоны разворота — «в».

4.12. «Место стоянки». Место, отведенное для стоянки транспортных средств. Границы площадки для стоянки определяются линиями разметки, а если их нет, то самими водителями по конфигурации проезжей части, расположению газонов и т. п.

4.13. «Пешеходный переход». Указывает пешеходам и водителям место перехода.

4.14. «Предварительное указание направлений». Заблаговременно указывает направления движения к обозначенным пунктам. На знаке «а» могут быть нанесены номера дорог и знаки, информирующие о существенных особенностях движения в данном направлении. На знаке «б» может быть обозначено расстояние (км) до указанных объектов.

4.15. «Направление на перекрестке». Направление движения к пунктам маршрута и расстояния до них (км).

4.16. «Расстояние». Расстояние до пунктов маршрута (км).

4.17. «Наименование объекта». Наименование пунктов маршрута, иных, чем населенные пункты (реки, озера, достопримечательности и т. д.).

4.18. «Километровый знак». Расстояния от начала или конца дороги (км).

4.19. «Номер дороги». Обозначает номер дороги.

4.20. «Автозаправочная станция». Местонахождение автозаправочной станции.

4.21. «Пункт технического обслуживания». Местонахождение пункта технического обслуживания транспортных средств.

4.22. «Пункт медицинской помощи». Местонахождение учреждения, где может быть оказана медицинская помощь.

4.23. «Телефон». Местонахождение телефона общего пользования.

4.24. «Пункт питания». Местонахождение предприятия общественного питания.

4.25. «Гостиница». Местонахождение гостиницы или мотеля.

4.26. «Кемпинг». Местонахождение лагеря автотуристов.

Статья 10. Указательные знаки устанавливаются:

4.1—4.6 соответственно в начале или конце обозначаемых участков дороги.

Знак 4.1 может повторяться перед перекрестком.

4.14 — на дорогах не менее чем за 300 м, а в населенных пунктах не менее чем за 50 м до перекрестка;

4.15 — в границах перекрестка;

4.17 и 4.20 — 4.26 — непосредственно у обозначаемых объектов, мест поворота к ним или на расстоянии, указанном на знаке или табличке 5.2а, б.

Действие указательных знаков распространяется:

4.8 — при установке за перекрестком — до ближайшего перекрестка включительно, при установке перед перекрестком — на перекресток;

4.9 — до ближайшего перекрестка.

Статья 11. При наличии противоречащих один другому знаков любой группы водитель обязан руководствоваться временным знаком, установленным на передвижной стойке.

Д. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА ИНФОРМАЦИИ

Статья 12. При необходимости уточнить, ограничить или усилить действие дорожных знаков применяются таблички.

5.1. «Зона действия знака». Уменьшает зону действия запрещающих знаков 2.18—2.23 либо указывает протяженность опасного участка, обозначенного предупреждающими знаками 1.11—1.16 или 1.20—1.23.

5.2. «Расстояние до объекта». Указывает:

расстояние от знака до начала опасного участка, зоны соответствующего ограничения или объекта, находящихся впереди по ходу движения, — «а»;

расстояние от указательного знака до объекта, находящегося в стороне от дороги, — «б»;

расстояние от знака 1.6 до перекрестка в случае, если перед перекрестком установлен знак 2.15, — «в».

5.3. «Направление действия знака». Указывает:

направления, на которые распространяется действие запрещающих и предписывающих знаков: направо — «а», налево — «б», направо и налево — «в»;

положение зоны запрещения остановки или стоянки относительно знаков 2.22 или 2.23 (на табличке может быть указана протяженность зоны в метрах): после знака — «г», до знака — «д», до и после знака — «е».

5.4. «Полоса движения». Обозначает полосу движения, на которую распространяется действие сигналов светофора или дорожного знака.

5.5. «Направление объезда». Указывает направление объезда.

5.6. «Время действия знака». Указывает день недели или время суток, в течение которых действует знак.

5.7. «Вид транспортного средства». Указывает вид транспортного средства, на который распространяется действие знака.

5.8 (а, б, в). «Железнодорожный переезд». Дополнительно предупреждает водителей о приближении к железнодорожному переезду.

5.9. «Конфигурация пересечения равнозначных дорог». Уточняет конфигурацию пересечения равнозначных дорог. Устанавливается под знаком 1.4.

5.10. «Направление главной дороги». Уточняет направление главной дороги на перекрестке. Устанавливается под знаками 1.6, 2.15, 4.1.

5.11. «Направление поворота». Указывает местонахождение и направление опасного поворота.

5.12. «Стоп». Уточняет место остановки транспортных средств при запрещающем движение сигнале светофора, регулировщика или перед обозначенной остановкой маршрутного транспортного средства общего пользования во время посадки и высадки пассажиров.

Статья 13. Таблички 5.1 — 5.7, 5.8 (а, в), 5.9, 5.10 размещаются непосредственно под знаком или светофором, к которым они относятся.

Таблички 5.8б, 5.11, 5.12 применяются самостоятельно.

Таблички 5.8 размещаются:

«а» под первым знаком 1.1 или 1.2;

«б» между знаками на равном расстоянии от них;

«в» под вторым знаком 1.1 или 1.2.

Статья 14. Перед железнодорожным переездом без шлагбаума в дополнение к дорожным знакам 1.2 устанавливается сигнальный знак «Берегись поезда» (по ГОСТ 8442—65 «Знаки путевые и сигнальные железных дорог»):

«а» — при пересечении дорогой одного железнодорожного пути;

«б» — при пересечении дорогой двух и более железнодорожных путей.

Статья 15. В виде исключения могут применяться другие таблички и указатели, помогающие водителям ориентироваться в обстановке, но не вводящие каких-либо ограничений. Обозначения и надписи в таких случаях должны выполняться белой краской на голубом фоне.

Комментарий

Проект нового государственного стандарта на дорожные знаки разработан с учетом требований международной Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, а также европейского Соглашения, дополняющего Конвенцию. Этим, в частности, вызваны изменения внешнего вида и значения некоторых знаков.

ГОСТ на дорожные знаки предназначен главным образом для тех, кто их изготовляет, кто занимается организацией движения. Поэтому он содержит ряд требований по применению и расстановке знаков, которые излагать в правилах движения не имеет смысла.

А. ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЕ ЗНАКИ

Эта группа знаков несколько расширяется. В ней 25 наименований вместо нынешних 19. Стало быть, появляется возможность более полно информировать водителей относительно обстановки на дороге. Кроме новых знаков, названия которых говорят сами за себя, предлагаются также разновидности некоторых уже существующих знаков, уточняющие характер опасности. Скажем, не просто сужение дороги, а местоположение его — справа или слева; не просто извилистая дорога с чередующимися опасными поворотами, но и направление первого из них и т. п.

Знак 1.4 при старом изображении получает новое значение, а отсюда и название. Теперь он предупреждает не просто о перекрестке, а о пересечении равнозначных дорог, что, несомненно, поможет водителям выбирать правильный режим движения.

Знак 1.3 будет располагаться, конечно, не перед каждым пересечением с трамвайными путями, а лишь перед таким, которое в условиях ограниченного обзора может быть своевременно не замечено водителем.

Другой новый знак, «Падение камней», предупреждает прежде всего о возможном нахождении камней на проезжей части.

Условия применения знаков «Регулируемое пересечение» и «Пешеходный переход» те же, что и рассмотренного выше знака 1.3.

Б. ЗАПРЕЩАЮЩИЕ ЗНАКИ

Знаки 2.2 — 2.7 получают более строгое значение, запрещая движение вообще, а не сквозной проезд, как это принято сейчас. К объектам, расположенным за этими знаками, как исключение допускается подъезд лишь транспортных средств, обслуживающих эти объекты. Все остальные транспортные средства, в том числе и принадлежащие индивидуальным владельцам, такой возможности не имеют. Новое значение этих знаков потребует от организаторов движения в каждом конкретном случае тщательного и внимательного подхода к их установке.

Подобное исключение (относительно подъезда к объектам) не распространяется на знак 2.8, который будет устанавливаться в тех случаях, когда движение с прицепом физически невозможно (тесная застройка, крутые повороты дороги и т. п.).

Понятие «разрешенный полный вес», встречающееся в характеристике знака 2.5, а также некоторых других знаков, означает наибольший вес нагруженного транспортного средства, допускаемый заводом-изготовителем для данной модели. Например, «разрешенный полный вес» ГАЗ-51А составляет 5,35 т, УАЗ-451—2,53 т.

Изменение характеристики знаков, регламентирующих обгон (2.18 и 2.19), вызвано стремлением максимально использовать пропускную способность дорог, в частности многополосных, на которых при установке указанных знаков не потребуется движение в один ряд, а будет вводиться лишь ограничение на перестроение в рядах.

Отметим, что зона действия знаков 2.18—2.23 в любом случае распространяется до ближайшего перекрестка, в том числе и в населенных пунктах на автомобильных дорогах.

В. ПРЕДПИСЫВАЮЩИЕ ЗНАКИ

Из этой группы исключены знаки «Движение грузовых автомобилей» и «Мотоциклетное движение», как не нашедшие практического применения.

Новый знак «Минимальная скорость», регламентирующий нижний предел скорости, предназначен для упорядочения движения на многополосных дорогах, в частности, на подъемах, где левая полоса может быть отведена для быстроходных транспортных средств.

Г. УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ

В эту группу объединены предусмотренные действующими Правилами указательные знаки, дорожные указатели и указатели. Упразднение двух последних понятий облегчит изучение и запоминание знаков этой группы. Нынешние указатели «Переход», «Одностороннее движение» и «Указатель числа рядов движения» не стандартизованы и выполняются в произвольной форме. Проектом ГОСТа предусмотрено эти указатели, а также указатель «Стоп» стандартизировать (знаки 4.8, 4.9, 4.13 и табличка 5.12). Это, несомненно, облегчит их восприятие участниками движения.

Как известно, существует ряд требований Правил движения, относящихся только к населенным пунктам. Например, о соблюдении определенной скорости движения, остановке, пользовании световыми и звуковыми приборами и т. п. Вместе с тем при определенных условиях (застройка расположена по одну сторону от дороги или удалена от нее на значительное расстояние) нет необходимости распространять эти требования на некоторые населенные пункты, хотя дорога формально и проходит через них. Именно в этих случаях может быть применена разновидность знака «Населенный пункт» с голубым фоном (4.5б). Если же условия движения по населенному пункту таковы, что требования Правил движения, относящиеся только к населенным пунктам, соблюдать необходимо, то в месте, где они вступают в силу, устанавливается знак 4.5а (с желтым фоном), а в месте, где они утрачивают силу, — знак 4.6.

Д. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА ИНФОРМАЦИИ

Как известно, запрещающие и предписывающие знаки могут применяться по так называемому «предупредительному» методу, когда знак, установленный перед перекрестком, действует на пересекающую улицу. Подобный метод предусмотрен действующим ГОСТ 10807—64 и оправдал себя. Вместе с тем он вызывает у некоторых водителей определенные затруднения, так как значительно отличается от обычного метода установки знаков непосредственно перед участками, на которых вводятся соответствующие ограничения. Введение табличек 5,3 а-в, которые будут применяться со знаками, установленными по предупредительному методу, значительно облегчит водителям ориентирование на улицах.

Таблички 5.3 г-е помогут более четко организовать стоянку и остановку транспортных средств вдоль тротуара. Протяженность зоны действия знаков 2.22 и 2.23 может быть показана на табличке 5.3 г. Табличка 5.3 д укажет конец зоны действия этих знаков, а табличка 5,2 е напомнит, что водитель еще находится в зоне действия знаков 2.22 и 2.23. Таблички 5.9 и 5.10 помогут водителю правильно определять очередность проезда перекрестков, что особенно важно там, где главная дорога изменяет свое направление.

Табличка 5.11, имеющая значительные размеры (не менее 0,4×1,8 м) и устанавливаемая в начале поворота на продолжении оси прямолинейного участка дороги, позволит водителям своевременно определять местонахождение и направление так называемых «закрытых» поворотов.

* * *

После введения нового стандарта на дорожные знаки замена «старых» знаков «новыми» будет производиться поэтапно, так как невозможно обеспечить одновременную замену всех знаков. В первую очередь будут заменены знаки, получившие иное значение или дающие указания, отличные от прежних. К их числу относятся, например, нынешние знаки 2.20, 2.21 и 6.1, которые будут заменены знаками 2.22, 2.23 и 4.5а нового стандарта.

На дорогах всего света

АВСТРИЯ

Между Инсбруком и итальянской границей строится экспериментальный 36-километровый участок автомагистрали с разноцветным дорожным покрытием. Делается это по предложению Зальцбургского центрального института цвета.

Специалисты полагают, что монотонный серый цвет автомобильных дорог утомляет водителей, действует усыпляюще, замедляет реакцию. Поэтому предлагается выделить опасные участки пути яркими цветами. Наиболее эффективными считают желтый, оранжевый и красный цвета. которые эмоционально обычно связывают с опасностью и которые хорошо заметны в сумерках, при тумане и в ненастье. Переход от желтого к красному будет повышать собранность, внимательность водителей. Цветной намечается сделать не только проезжую часть, но и боковые ограждения дороги. Здесь частота цветов должна способствовать езде на оптимальной скорости. Если превысить ее, окрашенные участки будут вызывать неприятную рябь в глазах, побуждать сбросить «газ».

США

По данным статистики, жертв дорожно-транспортных происшествий больше всего по субботам — 12 000 в год. Затем следует воскресенье — 9900 погибших, пятница — 8800, понедельник и четверг — по 6300, среда — 6000 и вторник — 4800.

* * *

Анализ, проведенный американскими автомобильными компаниями, показал, что в США 15 процентов машин эксплуатируется с неисправной системой освещения. Поэтому было решено оборудовать автомобили устройством, которое сигнализировало бы о выходе из строя любой из ламп в электрооборудовании.

Решить эту задачу позволяет простая схема. На панели управления автомобилем — лампочка. При исправных цепях электрооборудования она не горит. Обрыв любой из цепей накала ведет к срабатыванию логической схемы и загоранию лампочки, которая сигнализирует водителю о неисправности.

ШВЕЦИЯ

В правительство внесено предложение ограничить срок действия водительских прав 10 годами, после чего требовать повторной сдачи экзаменов на получение новых водительских прав на следующие 10 лет. Если это предложение будет принято, то оно войдет в силу с 1973 года.

* * *

Анализ 30 000 дорожно-транспортных происшествий позволил сделать вывод о том, что ремни безопасности на автомобилях в 18 раз сокращают вероятность смертельных случаев и в пять раз — тяжелых и легких ранений. Применение их уменьшает также возможность тяжелых ранений головы у водителей на 70, а у пассажиров — на 88 процентов.

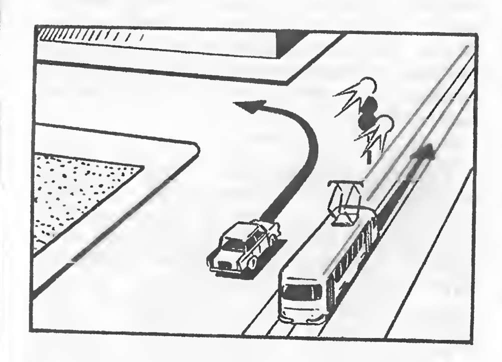


I. Какой из показанных знаков запрещает автомобильное движение!



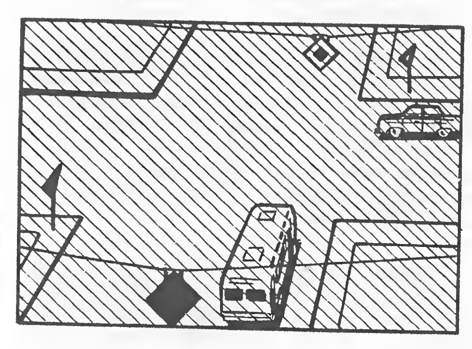
1 2 3 4

II. Кому разрешено движение в этой обстановке!



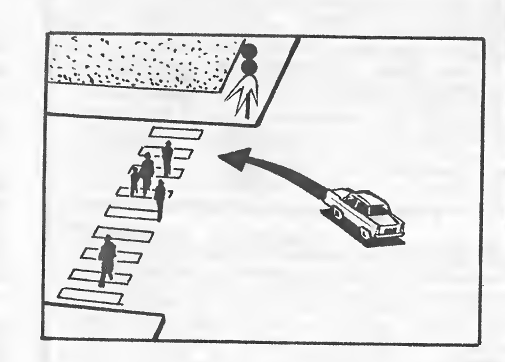
легковому автомобилю	трамваю	движение запрещено
5	6	7

III. Кто проезжает перекресток первым при видимости менее 20 м!



автобус	легковой автомобиль
8	9

IV. Кто пользуется преимущественным правом движения!



пешеходы	водитель автомобиля
10	11

V. В каком из перечисленных мест запрещена стоянка!

а) на площади
б) против входа в метро
в) ближе 100 м от железнодорожного переезда

только в «а»	только в «б»	только в «в»	в «а» и «в»
12	13	14	15

VI. При появлении какой неисправности автомобиля водитель обязан вернуться в гараж, если нет возможности устранить ее на месте!

разбилось стекло габаритного фонаря
16

подтекает амортизатор
17

затруднено вращение рулевого колеса
18

VII. В каком из перечисленных мест запрещен разворот!

против выезда из внутриквартальных проездов
19

ближе 100 м от перекрестка дорог
20

на улицах с трамвайными путями
21

VIII. В каком из перечисленных случаев запрещен обгон с выездом из ряда!

а) ближе 20 м от перекрестка
б) на мостах
в) при гололедице

только в «а»	только в «б»	только в «в»	в «а» и «в»
22	23	24	25

Ответы — на стр. 32

МАСЛА ДЛЯ «ЖИГУЛЕЙ»

В редакцию поступает много писем с одним и тем же вопросом: «Какие масла можно применять для автомобиля «Жигули», чем их заменить?» Об этом спрашивают Г. Вандровский из Дубны, А. Татаев из Махачкалы, Ю. Поярков из Риги, А. Сушко из Новокубанска и многие другие.

Для двигателя «Жигулей» специально разработаны и выпускаются масла с комплексными присадками: М-8Г, М-12Г, М-10Г$_3$,—все по ТУ 38-1-267-69. Чтобы не путать эти сорта с ранее выпущенными и имеющими такую же маркировку (например, масло АС-8 по новой системе именуется М-8Г), к названию сорта для «Жигулей» добавляется номер: М-12Г № 8; М-8Г № 9; М-10Г$_3$ № 10.

Во избежание ошибок следует на АЗС спрашивать масло по номерам. В зависимости от температуры окружающего воздуха следует применять: при плюс 5° и выше — масло М-12Г № 8; в диапазоне температур от плюс 5° до минус 20° хорошо работает масло М-8Г № 9; при температурах от минус 15° и ниже — сорт М-10Г$_3$ № 10. В настоящее время выпускаются и поступают в продажу еще три типа масел для ВАЗ-2101. Это М-12ГИ № 8; М-8ГИ № 9 и М-10ГИ № 10. Они отличаются от перечисленных выше измененным составом присадок. Технические условия на них ТУ 38-1-01-48-70. Сезонность их применения та же, что и перечисленных выше масел, не имеющих индекса «И».

Все названные сорта прошли необходимую проверку. Замена их другими совершенно недопустима. При эксплуатации «Жигулей» с маслами, не предусмотренными инструкцией, завод не несет гарантийных обязательств.

Коробка передач, задний мост и рулевой механизм также не терпят заменителей смазки. Для них пригодно лишь трансмиссионное масло ТА$_Д$-17 по ТУ 38-1-274-69. В северных районах следует пользоваться маслом ТА$_Д$-10, которое выпускается по тем же техническим условиям. Все перечисленные масла можно приобрести по специальным талонам, которые выдаются с сервисными книжками Волжского автозавода при покупке автомобиля.

ГДЕ ИСКАТЬ НЕИСПРАВНОСТЬ?

«Помогите определить, какой из агрегатов электрооборудования неисправен, если амперметр показывает «0» при больших оборотах двигателя», — просит нас москвич Ю. Тристанов. Аналогичные вопросы интересуют П. Коваленко из Одессы и свердловчанина Г. Ростовцева.

Как определить, исправны ли генератор, реле-регулятор и амперметр? Какой из этих приборов нуждается в более пристальном внимании? Сначала проверяют показания амперметра при включенном дальнем свете фар и работающем на средних оборотах двигателе. Если прибор показывает «0», батарея хорошо заряжена, генератор исправен. Разрядка — сигнал неисправности генератора, реле-регулятора или «массовой» цепи (аккумулятор — масса — генератор — амперметр).

Чтобы найти слабое звено, попробуйте при работающем двигателе на очень короткое время замкнуть клеммы «Я» и «Ш» генератора или, что все равно, те же клеммы реле-регулятора. Проверку таким способом нужно делать вдвоем: один замыкает, другой следит за амперметром. Если прибор будет показывать большой зарядный ток, а в момент размыкания клеммы вы увидите яркую искру — виноват реле-регулятор. Отсутствие зарядки при искре указывает на неисправность реле обратного тока или обрыв наружной цепи.

Для проверки замкните на неработающем двигателе, также на очень короткое время, клеммы «Я» и «Б» реле-ре-

гулятора. Если разряда не будет — произошел разрыв цепи между генератором и амперметром или в самом генераторе. Слишком сильный разряд (15—20 а) — признак замыкания через якорь генератора. В этом случае сделайте дополнительную проверку. На средних оборотах двигателя замкните контакты реле обратного тока и проследите за стрелкой амперметра. Нормальный зарядный ток говорит о неисправности в показаниях прибора, плохом контакте или обрыве в обмотке возбуждения генератора, а может быть, замыкании в обмотке якоря или перемагничивании генератора. Последнее возможно при изменении полярности электротока, то есть установке аккумулятора с «плюсовой» клеммой массы вместо батареи, у которой с массой соединен «минус».

Очень большая величина разрядного тока укажет на короткие замыкания в генераторе или реле обратного тока.

И, наконец, если при всех проверках показания амперметра не меняются, дело, очевидно, в его неисправности.

КОМУ ВЫДАЕТСЯ МОТОКОЛЯСКА

В. Сироткин из Мурманской области, Л. Кузнецов из Калужской, Н. Горбунов из Тамбовской, Г. Добрин из Куйбышева и другие читатели интересуются порядком выдачи и продажи новой мотоколяски («За рулем», 1971, № 1).

Вот что нам сообщили в Управлении трудового и бытового устройства инвалидов Министерства социального обеспечения РСФСР.

Мотоколяски выдаются бесплатно органами социального обеспечения инвалидам Отечественной войны и другим инвалидам из числа военнослужащих по специальным медицинским показаниям. Определяют это областные, краевые и республиканские (АССР) врачебно-трудовые экспертные комиссии (ВТЭК).

Инвалидам труда, если они имеют медицинские показания, мотоколяска может быть выдана бесплатно только по решению обл(край) исполкома и Совета Министров АССР за счет средств местного бюджета.

Такой же порядок установлен и в других союзных республиках.

Инвалидам детства мотоколяска выдается на тех же условиях, но только с разрешения Министерства социального обеспечения республики.

Инвалидам, не имеющим прямых медицинских показаний на бесплатное или льготное получение мотоколяски, но нуждающимся, по заключению ВТЭК, в специальном средстве передвижения, мотоколяска может быть продана за полную стоимость.

Мотоколяска предназначена только для инвалидов и в свободную продажу не поступает.

ТАНКОВЫЙ МУЗЕЙ

«У нас в Харькове в историческом музее экспонируется танк времен гражданской войны. Эта машина была захвачена частями Красной Армии во время боев с белогвардейцами. Сообщите, есть ли в нашей стране музей, где были бы собраны отечественные танки довоенного производства или времен Великой Отечественной войны». — пишет нам харьковчанин С. Иванченко.

В Москве на площадке возле Центрального музея Вооруженных Сил СССР открыта постоянная выставка боевой техники прошлых лет. Среди ее экспонатов танки, самоходные орудия и бронеавтомобили. Здесь можно увидеть довоенные танки Т-26 и БТ-7, машины, сражавшиеся на фронтах Отечественной войны: Т-34, КВ, КВ-2, ИС-2, самоходные пушки СУ-122, ИСУ-152, СУ-76, бронеавтомобиль БА-64.

Тем, кто интересуется историей отечественного танкостроения, рекомендуем прочитать книгу В. Мостовенко «Танки», вышедшую в Воениздате в 1955 и 1961 гг., а также познакомиться с серией статей «Танки» в журнале «Техника молодежи» за 1970 год.

ТОЛЬКО ОДНОЙ МОДЕЛИ

Можно ли заменить кузов автомобиля одной марки или модели кузовом другой? Этот вопрос задают читатели Д. Круглов из Измаила, А. Быков из Рязани и многие другие.

Отвечает начальник отдела Управления ГАИ МВД СССР В. А. Трофимов.

В соответствии с Правилами регистрации и учета автомототранспорта переоборудование находящихся в личной собственности граждан автомобилей с изменением их марок, моделей или типов, а также установка на них кузова другой модели не разрешается.

ШИНЫ-ВЕЗДЕХОДЫ

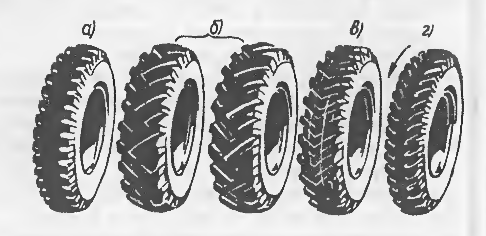
Москвич Ф. Зайцев, рижанин В. Орлов, Б. Покровский из Калининграда и другие читатели интересуются, в чем отличие шин повышенной проходимости, как и где применяются разные шины такого типа.

Шины повышенной проходимости отличаются от обычных в основном специальным рисунком протектора с особыми выступами — грунтозацепами, что обеспечивает лучшее сцепление с грунтом и самоочищение от грязи.

Здесь представлены наиболее распространенные покрышки-«вездеходы». Слева (а) так называемая «прямая елка». Достоинства ее — хорошее сцепление в продольном направлении, особенно на сыпучих грунтах и отсутствие вибрации на дорогах с твердым покрытием. Недостатки — плохое сцепление в поперечном направлении, а следовательно, опасность заносов.

Две следующие шины (б) имеют рисунок «косая елка». Они дают самое лучшее сцепление с грунтом и в продольном и в поперечном направлении, но отсутствие сплошной центральной полосы вызывает на твердых участках вибрацию, что снижает долговечность и самой шины и автомобиля в целом.

У шин с протектором «расчлененная елка» (в) выступающая часть разделена



на элементы для лучшего сцепления с грунтом. Такие покрышки эластичны и долговечны, но по проходимости все же несколько хуже, чем вариант «б».

И наконец, просто «елка» (г), отличающаяся от предыдущих вариантов сплошной центральной полосой. Это компромисс между «вездеходной» и обычной шинами.

Все названные типы покрышек, кроме первого (а), работают лишь в одном направлении, и переставлять колеса с такими шинами с одной стороны автомобиля на другую нельзя.

Какая из этих шин лучше? Все зависит от условий. Если автомобиль работает преимущественно по бездорожью или на снежной целине — предпочтение отдают «косой елке», если встречаются поровну участки бездорожья и твердых покрытий — универсальной «расчлененной елке».





Габдрахман Кадыров.

СОВЕТСКИЕ ГОНЩИКИ — СИЛЬНЕЙШИЕ!

Г. Кадыров вернул звание чемпиона мира ● Дебютант первенства — серебряный призер ● В первой шестерке — пять мотоциклистов из СССР.

Очередной чемпионат мира по мотогонкам на льду проходил в небывало острой борьбе и завершился блистательной победой советских спортсменов. В финальных соревнованиях, состоявшихся на искусственной дорожке катка Инцеля (ФРГ), вновь не было равных заслуженному мастеру спорта Габдрахману Кадырову. Он вернул себе звание чемпиона мира. Отлично выступили и другие наши гонщики.

Успех советских спортсменов тем более весом, что достигнут он при сильнейшей конкуренции со стороны зарубежных «ледовиков». Полуфинальные соревнования, проходившие на стадионах Швеции и Советского Союза, показали, что шведские гонщики во главе с К. Самуэльссоном и К. Вестлундом полны решимости пробиться к высшей ступени пьедестала почета. Как всегда, в отличной спортивной форме подошли к чемпионату чехословацкие мотоциклисты, хотя их шансы на победу несколько уменьшились после неудачи прошлогоднего чемпиона А. Шваба, прекратившего из-за травмы борьбу еще в полуфинале.

Задача советских спортсменов осложнилась тем, что их лидер Габдрахман Кадыров получил травму на чемпионате страны, буквально за несколько дней до отъезда в Швецию на полуфинал мирового первенства. Но трехкратный чемпион мира проявил настоящий спортивный характер. В самый ответственный момент он сумел собрать всю волю, все мастерство и опыт. Уже в первый день советский спортсмен победил во всех заездах, а на следующий уступил только одно очко. В четвертый раз Габдрахман Кадыров завоевал золотую медаль чемпиона мира.

Большим достижением является второе место Владимира Чекушева, дебютанта столь ответственных соревнований. Весомый вклад в победу советской мотоциклетной школы внесли Валерий Катюжанский, Владимир Цибров и Юрий Дудорин.

Наши ледовики сделали добрый почин. Пусть их примеру последуют мотокроссмены, раллисты, картингисты, мотоболисты, готовящиеся к большим международным стартам в этом сезоне.

Результаты соревнований

1. Г. Кадыров — 29 очков; 2. В. Чекушев (оба — СССР) — 25; 3. М. Шпинька (ЧССР) — 21; 4. В. Катюжанский — 18; 5. В. Цибров — 18; 6. Ю. Дудорин (все — СССР) — 18 очков.

На приз „За рулем"

ПОБЕДИТЕЛЬ — «МОЛНИЯ»

Теперь уже можно смело утверждать, что зимний мотобол получил полные права гражданства. Второй Всесоюзный турнир, проходивший в рамках месячника оборонно-массовой работы, вошел во Всесоюзный спортивный календарь и, что не менее важно, — привлек многочисленных участников. Оспаривать новый кубок журнала на этот раз изъявили желание шестнадцать команд. Оргкомитет смог принять только половину заявок, чтобы не растягивать сроки проведения соревнований. Среди приглашенных оказались «Комета» (Элиста), «Молния» (Зеленокумск), «Адажи» (Рига), «Вымпел» (Полтава), «Кубань» (Краснодар), «Спорт» (Таллин), «Темп» (Москва) и «Юпитер» (Ленинград).

Как и в прошлом году, организаторы турнира — Московский городской спортивно-технический автомотоклуб ДОСААФ, «Мострансагентство» и редакция «За рулем» решили для выявления победителя прибегнуть к олимпийской системе. Но было и новшество: предварительные игры проходили на стадионах Егорьевска, Раменского и Жуковского, а заключительные — в Москве. Таким образом, одна из основных целей турнира — популяризация мотобола — была выполнена.

Участники соревнований не остались в долгу перед зрителями. Почти в каждой встрече команды демонстрировали красивый наступательный мотобол.

Высокое мастерство на снежных полях показали мотоболисты «Молнии», «Адажи», «Кометы». Матчи с их участием стали украшением турнира. Кто, например, мог предполагать, что спортсмены команды колхоза «Адажи» не только могут на равных спорить с чемпионом страны «Кометой», но и выиграть с крупным счетом 5 : 1? А случилось именно так. В этой встрече рижане по всем статьям превосходили мотоболистов Калмыкии.

Самых больших похвал заслуживают новые лауреаты зимнего турнира — спортсмены «Молнии». Финальный поединок с командой «Адажи» они провели, что называется, на одном дыхании. Самоотверженно, с полной отдачей сил действовал в этой встрече каждый игрок, но особенно третий номер — Валерий Кудинов. Он забил четыре мяча, стал соавтором пятого и своей неутомимостью, остроумными финтами, неожиданными ударами по воротам буквально покорил сердца взыскательных московских зрителей.

Второй турнир финишировал. Главный приз журнала «За рулем» получил на год зеленокумскую «прописку». Команда-победительница, кроме того, награждена памятным кубком, а ее игроки, тренер, механик — подарками и дипломами редакции. Приз Московского городского спортивно-технического автомотоклуба ДОСААФ вручен спортсменам «Адажи», занявшим второе место. Третьи призеры соревнований — мотоболисты «Кометы» награждены кубком «Мострансагентства».

Отдавая должное мастерству призеров турнира, не могу не сказать о том, что омрачило соревнования. Этого не случилось бы, будь руководители команд чуть дисциплинированней. Почему-то посчиталось нормальным прибывать в Москву в удобное для себя время, а не в тот день, который обусловлен Положением о турнире



десять ответов ЙОЗЕФА ЙОЗИФА

Если спросить первого попавшегося мальчишку, что такое «Ява», он, наверное, даже забыв о географии, назовет чехословацкий мотоцикл. Вишневые машины с овальной эмблемой появились на наших дорогах более пятнадцати лет назад. Теперь их около семисот тысяч, и их марка известна буквально каждому.

Очень многие мотоциклисты с похвалой отзываются об этих быстроходных машинах. Недаром после чехословацкой выставки в Москве (летом прошлого года), где демонстрировался один из новых дорожных мотоциклов «Ява-350» («За рулем», 1970, № 8), редакция получила много писем, свидетельствующих о большом интересе к новинке заслуженной фирмы.

Недавно редакцию посетил один из создателей первых послевоенных «яв», ныне директор научно-исследовательского центра мотоциклостроения в Праге, лауреат государственной премии ЧССР, доктор Йозеф Йозиф вместе со своим заместителем Владимиром Янзой.

Товарищ Йозиф пришел на фабрику мотоциклов молодым человеком. Она выпускала тогда машину со 175-кубовым двигателем, развивавшим... 2,5 лошадиных силы! Это было более сорока лет назад. Сейчас ему уже за шестьдесят, но он полон энергии. Доктор «мотоциклетных наук» внимательно выслушивает наши вопросы и отвечает на них.

Какие основные работы выполняет ваш центр?

Мы разрабатываем новые мотоциклы, помогаем организовывать их производство, изучаем различные проблемы мотоциклостроения, создаем спортивные машины... Короче говоря, занимаемся почти всеми вопросами, связанными с одноколейным транспортом.

Проводите ли вы работы совместно со специалистами других стран?

Недавно мы вместе с вашим мотоциклетным институтом (ВНИИмотопром. — Ред.) составили и утвердили план, представляющий взаимный интерес. Наши коллеги из Серпухова будут изучать, например, проблемы уменьшения шума двигателя, а мы займемся более широким применением пластмасс в мотоциклах.

У нас налажен регулярный обмен опытом с родственными предприятиями стран социалистического содружества.

Чехословацкие мотоциклы экспортируются во многие страны. В зависимости от конкретных условий эксплуатации для многих из них вы готовите специальные модели. Какие требования вы учитываете, разрабатывая машины для СССР?

Советский Союз — самый крупный заказчик чехословацких мотоциклов. Поэтому модели, идущие к вам, — базовые. Для других стран, американских или африканских, мы приспосабливаем их, создавая модификации.

У вас мотоциклы эксплуатируются в весьма разнообразных условиях. Отсюда — универсальные, если можно так сказать, требования к машине: она должна быть надежной, выносливой, простой по устройству, а также в обслуживании

и ремонте, приспособленной для подсоединения коляски, с которой ваши мотоциклисты любят ездить. По этой причине, например, нам, может быть, придется отказаться от хребтовой рамы, которая спроектирована для новой модели. На ней будут 18-дюймовые колеса, чтобы было лучше ездить по сельским дорогам. Вообще же, «явы» предназначены преимущественно для хороших дорог. Для трудных условий у вас есть собственные ИЖи.

Как вы оцениваете перспективы спроса на мотоциклы? Какая судьба ожидает их в дальнейшем?

Мотоцикл — в основном увлечение молодых. Так было, так есть и так будет. В странах, где значение его как вида транспорта уменьшилось, он стал машиной для туризма и спорта. Могут изменяться представления о назначении мотоцикла, могут претерпеть самые серьезные изменения конструкции, но мотоциклы останутся. Это мое твердое убеждение.

А насколько они преобразятся в ближайшие 15—20 лет?

Если говорить о моде, то она меняется примерно через пять — семь лет. Что на очереди — предвидеть трудно. Маленькие мотоциклы и мопеды, например, популярны уже много лет, и спрос на них еще очень высокий. Объясняется это тем, что расходы на них невелики, управлять машинами этой категории может каждый, а проезжают они там, где другим дорога закрыта. В больших городах микромотоциклы и мопеды пробираются по улицам быстрее, чем автомобили.

При проектировании новых мотоциклов мы стараемся совмещать улучшение технических и эксплуатационных качеств с запросами, которые обусловлены модой.

На всех дорожных и спортивных «явах», кроме 500-кубовых, применяются двухтактные двигатели. Считаете ли вы четырехтактные моторы бесперспективными?

И те и другие имеют свои преимущества и недостатки. На стороне двухтактных — экономика, и она склоняет сегодня чашу весов в их пользу. Они дешевле в производстве и эксплуатации, владельцу легче справиться с их обслуживанием.

Одно из основных преимуществ четырехтактных моторов — меньшая вредность выпускных газов — не является решающим. Во-первых, в городах мотоциклов намного меньше, чем автомобилей, а один автомобиль «отравляет» воздух так же, как десяток мотоциклов. Во-вторых, конструкторы ищут и находят средства, уменьшающие ядовитость выхлопа.

Мы, например, ставим на некоторые модели масляный насос, подающий в карбюратор масло из отдельного бака пропорционально оборотам коленчатого вала. Общий расход масла сокращается более чем вдвое, а значит, двигатель выделяет меньше вредных веществ. Вероятно, пройдет еще несколько лет, пока будут введены ограничения и разработаны единые требования к составу отработавших газов. Мы надеемся, что к этому времени будет найдено противоядие и для двухтактного «выхлопа».

В последнее время появились экспериментальные мотоциклы с двигателями Ванкеля. Занимаетесь ли вы роторным двигателем?

Несколько лет назад мы поставили «ванкели» на два мотоцикла. Их характеристики оказались намного хуже, чем у обычных моторов. Они требовали работы на постоянных оборотах, а это для мотоциклов не подходит.

Какие узлы или агрегаты вы совершенствуете на новых моделях в первую очередь?

Сердце каждой машины — мотор, и с него начинается новый мотоцикл. Мы ищем сначала пути увеличения мощности и улучшения других характеристик выпускаемых двигателей, чтобы с меньшими затратами перейти к новой модели. Если возможности для форсировки оказываются исчерпанными, проектируем новый двигатель, но обязательно с максимальным использованием частей старых моторов. Это выгодно и владельцам, и заводу.

Другая наша забота — комфортабельность. Чем удобнее мотоцикл, тем больше он нравится мотоциклистам, а здесь главную роль играет качество подвески.

В прошлом году ваши гонщики выиграли на «явах» главные трофеи шестидневки. Чем объяснить такой успех?

Наши машины для многодневных соревнований были всегда хорошими. Для победы, однако, не хватало везения. Мы считаем, что успех зависит на 33 процента от мотоцикла, на 33 процента — от гонщика, а остальные 34 процента составляет счастье. В последнем году все компоненты достигли максимума. Машины были хорошо подготовлены и проверены на соревнованиях внутри страны, спортсмены были уверены в них и поэтому хорошо ехали.

Недавно ФИМ приняла постановление, разрешающее национальным командам бороться за «всемирный трофей» в шестидневке на иностранных мотоциклах. Поступают ли к вам в связи с этим заказы на «многодневные» мотоциклы?

Видите ли, машины, участвующие в мировом первенстве, мало различаются по техническим данным, поэтому трудно с уверенностью сказать, какая из них лучше. Тем не менее мы получили несколько заказов из-за границы и сейчас думаем, как их выполнить. Дело в том, что эти мотоциклы мы делаем очень малыми партиями в экспериментальном цехе, где возможности, конечно, ограничены.

Беседа окончена, мы благодарим гостей и от имени читателей желаем их мотоциклам «счастною цесту» — «счастливого пути».

На приз „За рулем"

(исключение составили лишь рижане). Вероятно, не было необходимости посылать на такие ответственные состязания молодые, только недавно созданные коллективы вроде ленинградского «Юпитера», чтобы в первой же игре проиграть с разгромным счетом. Непонятна и упорная настойчивость руководителей «Омича». Ехать в Москву за несколько тысяч километров без приглашения, правдами-неправдами добиваться участия в турнире только затем, чтобы через два дня после тяжелого поражения возвратиться домой. Стоит ли?

В заключение хочется отметить арбитров московской коллегии судей Ю. Мансветова, П. Рыбина и их товарищей, которые своим четким судейством содействовали высокому спортивному уровню турнира.

Л. ПЛЕТЮШКИН, директор 11-го автокомбината «Мострансагентства», член комитета мотобола ФМС СССР

Результаты соревнований

Четвертьфиналы: «Кубань» — «Юпитер» — 8 : 0; «Спорт» — «Темп» — 1 : 2; «Адажи» — «Вымпел» — 5 : 0; «Омич» — «Комета» — 2 : 9; «Молния» — «Кубань» — 5 : 3. Полуфиналы: «Адажи» — «Комета» — 5 : 1; «Молния» — «Темп» — 6 : 1.

Игра за третье место: «Комета» — «Темп» — 10 : 1. Финал: «Молния» — «Адажи» — 5 : 2.


Команда «Молния» — победительница второго Всесоюзного зимнего турнира (слева направо): В. Шаула, Ю. Алексинский, руководитель команды А. Ковган, В. Кудинов, В. Молотилин, Г. Сидоров и В. Онищенко.


Момент финальной встречи.

Фото В. Ширшова и Л. Бородулина



ПЕРВЕНЕЦ ВОЛЖСКОГО АВТОЗАВОДА

Трансмиссия. Коробка передач и карданная передача

Коробка передач автомобиля «Жигули» во многом отличается от аналогичных узлов таких распространенных машин, как «Волга ГАЗ-21» или «Москвич-408». Синхронизаторы на всех передачах, рычаг переключения на полу, картер, отлитый из алюминиевого сплава, блок шестерен на подшипниках качения, самоподжимной сальник первичного вала, отсутствие в шестернях бронзовых втулок — вот ее конструктивные особенности. В целом это весьма компактный и надежный узел, отвечающий всем современным требованиям.

Продолжение серии статей по устройству автомобиля «Жигули». Общее описание — 1970, № 8; компоновка — 1970, № 9; устройство двигателя — 1970, № 11; механизм газораспределения — 1970, № 12; система питания — 1971, № 1; система охлаждения — 1971, № 2; система смазки — 1971, № 3; сцепление — 1971, № 4.

Коробка «Жигулей», как и у большинства автомобилей с классической компоновкой, — трехвальная, четырехступенчатая, трехходовая. Трехвальная схема выбрана потому, что позволяет сделать узел легче и компактнее (по сравнению с двухвальной), а кроме того, дает возможность выполнить высшую передачу в коробке выполнить прямой, то есть передавать крутящий момент непосредственно, без участия шестерен. Таким образом, работа на высшей передаче не сопровождается износом шестерен.

Как видите, даже общепринятые конструктивные решения, известные подчас более полувека, требуется всесторонне оценить, прежде чем внедрить на серийной модели, которая будет повторена в сотнях тысяч экземпляров. Синхронизаторы на всех передачах и рычаг переключения на полу, отказ от игольчатых подшипников промежуточного вала и широкое применение пружинных стопорных колец не прихоть одного человека, а результат кропотливых совместных усилий специалистов, конструкторов, технологов, металлургов, испытателей.

И вот итог — перед нами коробка «Жигулей» (рис. 1). Ее картер прикреплен восемью шпильками к картеру **1** сцепления. К заднему торцу коробки привернута алюминиевая крышка **22**, где размещаются шестерни **24** заднего хода, привод **15** спидометра и привод переключения передач.

ВАЛЫ И ПОДШИПНИКИ. Крутящий момент от двигателя через сцепление передается на первичный вал **2**. Он вращается в шариковом **6** и игольчатом подшипниках (последний размещается в ступице маховика). Чтобы в картер сцепления не попадало масло из коробки передач, между ними установлен самоподжимной сальник в обойме **3**. Подшипник **6** фиксируется от осевых перемещений тарельчатой шайбой **4**, зажатой между картерами сцепления **1** и коробки передач **8**.

Вторичный вал **23** с надетыми на него шестернями и синхронизаторами опирается на три подшипника — **7, 12** и **16**. Поскольку все шестерни коробки (кроме передачи заднего хода) косозубые, под действием возникающих при их работе осевых усилий вал может перемещаться. Чтобы этого не происходило, средний шариковый подшипник **12** «заперт» стопорным кольцом и упорной пластиной **13**, привернутой винтами к заднему торцу картера **8**.

Промежуточный вал **26** сделан в виде блока шестерен и вращается в роликовом **25** и радиально-упорном шариковом **31** подшипниках. Последний служит для восприятия осевых усилий и фиксируется в картере **8** также пружинным кольцом.

ШЕСТЕРНИ. Они свободно вращаются на вторичном валу и не имеют бронзовых втулок. Все шестерни (опять же кроме заднего хода) находятся в постоянном зацеплении. Для включения служат зубчатые венцы, нарезанные на их ступицах.

Зубчатый венец шестерни первичного вала **2** изготовлен отдельно, а затем напрессован на вал и припаян к нему медью. Шестерни **24** заднего хода — прямозубые, причем ведущая посажена консольно на шлицованный конец блока шестерен **26**, а ведомая установлена на вторичном валу **23** и соединена с ним шпонкой. Ведущая винтовая шестерня привода **15** спидометра зафиксирована на валу **23** шариком, выполняющим роль шпонки.

Число зубьев шестерен коробки передач подобрано таким образом, чтобы получить передаточные числа трансмиссии машины, обеспечивающие уверенное троганье с места на подъемах, хороший разгон и высокую экономичность. При этом были учтены вес автомобиля и рабочий диапазон двигателя по числу оборотов.

СИНХРОНИЗАТОРЫ 28 и 29 снабжены блокирующими кольцами с конусными поверхностями. Принципиально они мало отличаются от хорошо известных синхронизаторов «москвичей» или «волг». Ступицы каждого из них надеты на шлицы вторичного вала **23**.

Передачи включаются осевым перемещением скользящих муфт синхронизаторов. Они сначала выравнивают скорости вращения ступицы и шестерни за счет трения конусов блокирующих колец, а затем соединяют зубчатые венцы ступиц синхронизаторов и шестерни. На первой, второй и третьей передачах первичный вал **2** через свою шестерню постоянно передает вращение блоку шестерен **26**. Шестерни **9, 10** и **11**, соединенные с блоком **26**, свободно вращаются на валу **23**. При перемещении муфты синхронизатора **28** вправо шестерня **11** соединяется с валом, и включается первая передача. Точно таким же образом происходит включение второй (муфта синхронизатора **28** идет влево) или третьей (муфта синхронизатора **29** сдвинута вправо) передачи. Когда муфта синхронизатора **29** находится в крайнем левом положении, она напрямую соединяет первичный **2** и вторичный **23** валы, включая четвертую (прямую) передачу. Для включения заднего хода служит надвижная паразитная шестеренка (на чертеже не видна), соединяющая шестерни **24**.

МЕХАНИЗМ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ. Муфты синхронизаторов и паразитная шестеренка передвигаются при помощи вилок, жестко соединенных с тремя штоками, расположенными справа (по ходу машины) от валов коробки. Эти штоки, лежащие в горизонтальной плоскости, скользят в отверстиях, сделанных в передней и задней стенках картера коробки. Задние части штоков оканчиваются головками с пазами. В эти пазы входит наконечник поводка переключения **14** (рис. 2), который качается в шаровой опоре и соединен с рычагом переключения. Избирание передачи (селекция) происходит при его поперечном перемещении, а включение — при продольном, когда вошедший в паз штока наконечник рычага толкает шток и связанные с ним вилку и ступицу синхронизатора вперед или назад. По числу штоков, а следовательно, и ходов рычага эта коробка и называется трехходовой. Для гашения вибраций рычаг **34** переключения передач соединен с поводком **14** не жестко, а посредством упругих втулок, поглощающих колебания.

УХОД ЗА КОРОБКОЙ ПЕРЕДАЧ. В процессе эксплуатации следует периодически проверять затяжку резьбовых соединений крепления коробки, ее крышек, привода спидометра. Через каждые 10 000 километров пробега сле-

1 — картер сцепления: 2 — первичный вал; 3 — обойма и сальник; 4 — тарельчатая шайба; 5 — сапун; 6 — подшипник первичного вала; 7, 12 и 16 — подшипники вторичного вала; 8 — картер коробки передач; 9 — шестерня III передачи; 10 — шестерня II передачи; 11 — шестерня I передачи; 13 — упорная пластина; 14 — поводок переключения; 15 — привод спидометра; 17 — сальник; 18 — фланец упругой муфты; 19 — кольцо; 20 — гайка; 21 — грязеотражатель; 22 — задняя крышка; 23 — вторичный вал; 24 — шестерни заднего хода; 25 и 31 — подшипники промежуточного вала; 26 — блок шестерен; 27 — сливная пробка; 28 — синхронизатор I и II передач; 29 — синхронизатор III и IV передач; 30 — поддон; 32 — болт; 33 — распорная втулка; 34 — рычаг переключения передач; 35 — упругие втулки; 36 — болт упругой муфты; 37 — упругая муфта; 38 — установочная втулка; 39 — скользящий фланец; 40 — передний карданный вал; 41 — подшипник; 42 — промежуточная опора; 43 — вилка кардана; 44 — карданный шарнир; 45 — задний карданный вал.

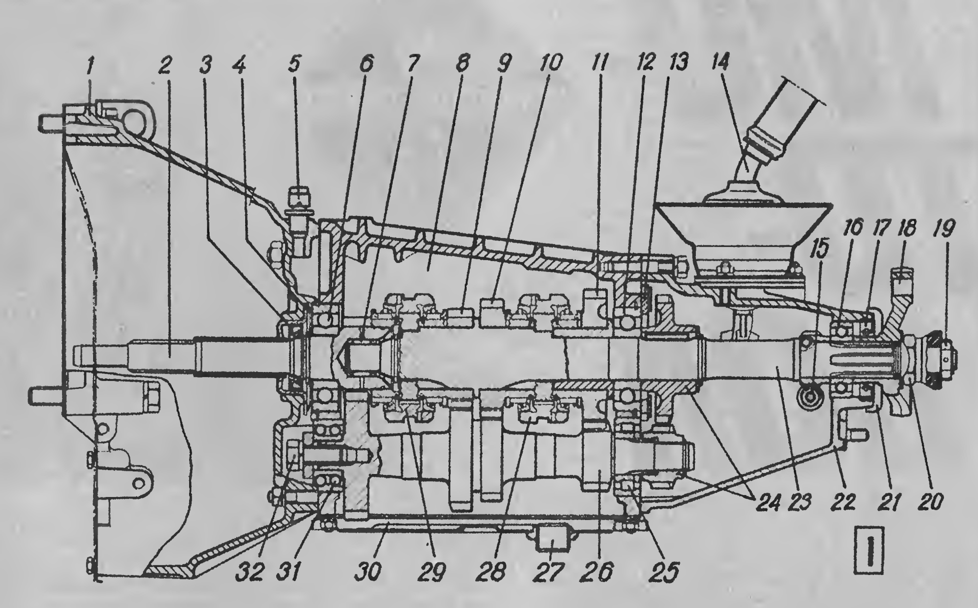


Рис. 1. Устройство коробки передач.

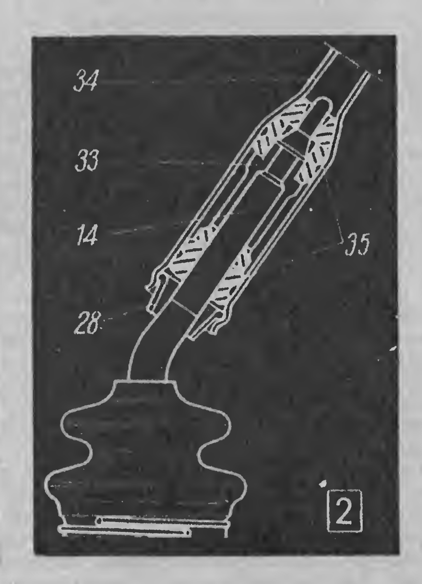


Рис. 2. Соединение поводка и рычага переключения передач.

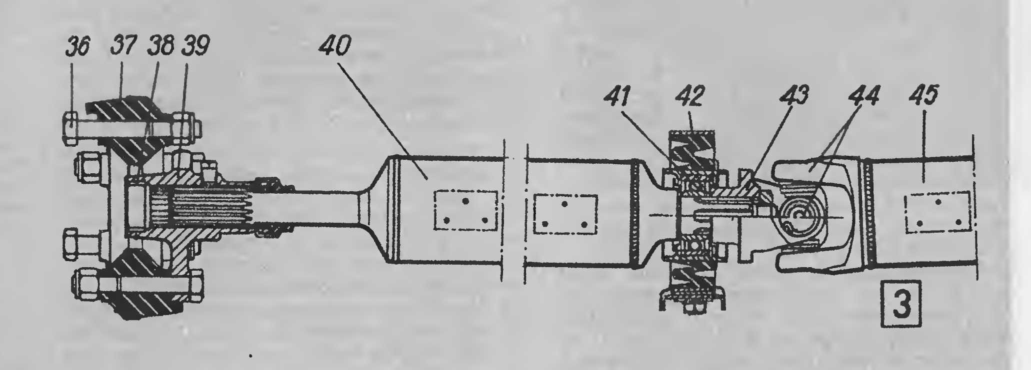


Рис. 3. Карданная передача.

дует проверять уровень смазки (не должен доходить до края наливного отверстия на правой стенке коробки), а через 30 000 километров заменять масло (применяя только рекомендованное заводом ТАд-17).

КАРДАННАЯ ПЕРЕДАЧА. Коробка передач «Жигулей» не имеет удлинителя, знакомого владельцам «москвичей». Это объясняется тем, что карданный вал ВАЗа сделан не одинарным, а двойным, с промежуточной опорой. Чем объяснить стремление конструкторов «укоротить» карданный вал?

Длинный вал, как всякая балка, прогибается. При его вращении под действием центробежных сил этот прогиб дополнительно увеличивается и на определенной (так называемой критической) скорости вращения может достичь опасной величины. Чем короче вал, тем меньше прогиб, тем более высокое число оборотов он может выдержать.

Два карданных вала «Жигулей» (рис. 3) — передний 40 и задний 45 — снабжены тремя шарнирами. Один из них представляет собой упругую резиновую муфту 37, а два других 44 являются обычными шарнирами с крестовиной на игольчатых подшипниках.

Муфта 37 зажата болтами 36 между двумя трехлапыми фланцами 39 и 18 (см. рис. 1). Первый сидит на шлицах хвостовика вторичного вала 23 и закреплен гайкой 20. Второй может перемещаться на шлицах переднего конца переднего карданного вала 40 (см. рис. 3). Центрируются фланцы один относительно другого посредством кольца 19 (см. рис. 1) со сферической поверхностью и установочной втулки 38 (см. рис. 3). Задний конец вала 40, на шлицах которого закреплена вилка 43 заднего карданного вала, опирается на шарикоподшипник 41 промежуточной опоры 42. Эта опора представляет собой фасонное кольцо из специальной резины с высокой усталостной прочностью, соединенное вулканизацией с двумя обоймами. Во внутренней установлен подшипник 41, наружная укреплена на поперечине кузова.

Упругая муфта 37 и подвижное шлицевое соединение фланца 39 с валом 40 компенсируют перемещение вала 40 относительно коробки передач при перекосах кузова, а опора 42 поглощает вибрации валов.

Более значительные перемещения, возникающие между кузовом и задним мостом, компенсируются двумя шарнирами 44 заднего карданного вала 45.

Уход за карданной передачей несложен. Он сводится к подтягиванию резьбовых соединений и к пополнению (через каждые 30 000 километров пробега) смазки ФИОЛ-1 в шлицевом соединении фланца 39 с валом 40. Игольчатые подшипники карданных шарниров смазаны при сборке и надежно защищены резиновыми сальниками. Они не требуют пополнения или замены смазки за все время службы машины.

Л. ШУВАЛОВ,
инженер

г. Тольятти

МОТОБОЛ



Все в этой игре необычно, смотришь — и будто присутствуешь одновременно на футбольном матче и мотогонках. Необычны правила, экипировка игроков, судейство.

Мотобол пока еще молод. Официальной датой его рождения считается у нас год 1963-й. В действительности же футбол на мотоциклах гораздо старше. Своим первым появлением он, как и мотогонки по ледяной дорожке, обязан Московскому стадиону «Динамо». Именно на этой старейшей спортивной арене столицы в один из зимних дней 1937 года состоялся первый показательный мотобольный матч, проведенный студентами Московского института физической культуры.

Та памятная встреча, конечно, мало походила на современные игры: ее участники не знали правил, да и обычный футбольный мяч гоняли они по скользкому ледяному полю. Вероятно, поэтому матч не произвел большого впечатления, и мотобол был отнесен к разряду цирковых номеров. Тем не менее новая игра упорно продолжала жить. В различное время на стадионах Москвы, Киева и некоторых других городов зрителям показывали мотобольные встречи, входившие, как правило, в программу спортивных праздников.

Теперь, оглядываясь назад, с особой благодарностью вспоминаешь пионеров мотобола. Они сохранили его до тех дней, когда он получил «права гражданства».

Второе рождение мотобола относится к началу 60-х годов, когда военно-технические виды спорта обрели хорошую материальную базу, стали доступными для широких масс молодежи. Мотобольные команды появились в Москве, Ленинграде, Алма-Ате, Ставрополе, Элисте, Черкесске и других городах. Футбол на мотоциклах настоятельно требовал официального признания, своего спортивного календаря.

В 1963 году редакция журнала «За рулем» организовала первый Всесоюзный мотобольный турнир, учредив в качестве главного спортивного трофея свой кубок. Соревнования проводились по олимпийской системе и привлекли 12 команд. В финальном матче на московском стадионе «Строитель» встретились мотоболисты городов Кропоткина и Алма-Аты. Победу одержали спортсмены столицы Казахстана. С тех пор эти соревнования на приз журнала стали традиционными и теперь проводятся уже в ранге Кубка СССР.

В 1965 году состоялся первый чемпионат Советского Союза, который выиграла команда «Комета» из города Элисты. Золотые медали чемпионов страны были вручены В. Кондратенко, В. Лякушеву, С. Жуку, В. Видяшкину, З. Бадмаеву и Д. Чудикову.

Мотобол удивительно быстро снискал популярность среди любителей спорта. И не случайно. В нем много того, что привлекает нас в футболе и хоккее, самых популярных в народе играх. Пушечные удары по воротам, акробатические прыжки вратарей, забитые голы. Разве это не знакомо завсегдатаям футбольных матчей? А стремительность атак, острые моменты, возникающие то у одних, то у других ворот. Разве это не сродни хоккею? И все же есть у мотобола свое, только ему присущее. Это — филигранное, если хотите, доведенное до искусства управление мотоциклом. Это — тесный союз физической ловкости спортсмена и моторной мощи машины.

В мотобол играют на обычных футбольных полях с футбольными же воротами. Мотоциклы дорожные или спортивные «Ковровцы» класса 175 см^3, правда, спортсмены их немного «укорачивают», чтобы придать большую маневренность. Правила напоминают футбольные, но далеко не во всем. Продолжительность матча — 80 минут (четыре тайма по 20 минут каждый). За грубую игру спортсмен может быть удален на 5 минут или до конца встречи. Атаковать соперника разрешается только со стороны мяча. Вратарь не должен терять контакт с мотоциклом до удара по воротам. За нарушение правил назначаются 11-метровый штрафной и 16-метровый свободный удары. Каждый матч обслуживают четверо судей — двое в поле и двое на линии. Это, конечно, лишь некоторые из особенностей правил, связанных со спецификой игры.

Ныне у мотобола миллионы поклонников. Мне, судье многих матчей, не раз приходилось видеть аншлаги на стадионах Элисты, Черкесска, Зеленокумска, Невинномысска, Полтавы, Омска и других городов. Большой интерес, проявляемый к мотоболу буквально всюду, быстро двигает эту мужественную игру вперед. Теперь у нас много отличных мотодромов и множество команд. Свои первенства проводят почти все республики. Спортивный календарь, помимо чемпионата страны для команд классов «А» и «Б» и Кубка СССР, включает ряд традиционных соревнований, в том числе и Всесоюзный зимний турнир на приз журнала «За рулем». Признанием массовости мотобола явилось включение его в программу юбилейной V Всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта.

Советский мотобол уверенно заявил о себе и на международной арене. Дважды нашему чемпиону — черкесскому «Домбаю» предоставлялось право участвовать в розыгрыше Кубка Европы и оба раза, с честью выдержав упорные поединки с сильнейшими командами ФРГ и родины мотобола — Франции, советские спортсмены победителями возвращались на Родину. Этот блестящий успех с полным правом разделяют все наши сильнейшие команды, потому что острое соперничество в чемпионате страны таких коллективов, как «Домбай» (Черкесск), «Комета» (Элиста), «Молния» (Зеленокумск), «Кавказ» (Невинномысск), «Вымпел» (Полтава), «Адажи» (Рига), оттачивает мастерство советских мотоболистов.

У каждой из этих команд свой почерк, свои игровые идеи. Но пока ближе всех к идеалу современного мотобольного ансамбля подходили два опытных коллектива — «Домбай» и «Комета». Не случайно все шесть предыдущих чемпионатов СССР заканчивались победой либо черкесских спортсменов (1966, 1967, 1968, 1969 гг.), либо мотоциклистов из Калмыкии (1965, 1970 гг.).

Нет нужды представлять другие команды. Любители спорта могут сами познакомиться с ними. Начался мотобольный сезон, жаркие поединки мастеров большого кожаного мяча идут в эти дни во многих городах страны.

П. РЫБИН,
судья Всесоюзной категории

Эхо зимних гонок

Чемпионат страны — организация и судейство

Первенство страны по мотогонкам на льду давно стало столь приметным событием зимнего спортивного сезона, что вполне может поспорить с лыжным и конькобежным.

Чтобы выяснить, какими заботами живут ныне мастера ледяного спидвея, какие стоят перед этим видом мотоспорта проблемы, корреспонденты «За рулем» **судья Всесоюзной категории Е. Дискин, мастер спорта Г. Плешаков, журналисты Б. Логинов и Б. Синельников** посетили стадионы Ленинграда, Москвы, Каменск-Уральского, Вятских Полян и Красноярска, где проходили финальные поединки чемпионата.

Надо сказать, что проблем оказалось немало. К ним мы еще вернемся в канун будущей зимы. А в данной статье рассмотрим минувшие соревнования только с двух точек зрения — их организации и судейства. Сделать это важно и своевременно, на наш взгляд, потому, что подобные вопросы в той или иной мере волнуют сейчас, на старте большого летнего сезона всех, кто причастен к мотоспорту вообще, а к гаревым гонкам — в особенности. Ведь они сродни ледяным.

Необычно теплая зима создала дополнительные трудности организаторам финальных стартов в пятисоткубовом «королевском» классе, которые проходили в Ленинграде и Москве. Здесь, на двух стадионах, предпринимались прямо-таки героические усилия, чтобы подготовить ледяную дорожку и предохранительный снежный вал. И с этим организаторы успешно справились, а вот с остальным... Похоже, что на Ленинградском треке, где каждый год образцово проходят международные гонки, как-то охладели к чемпионатам страны. Оказался забытым очень важный компонент любого соревнования — праздничность, торжественность, столь нужная и спортсменам и зрителям. Не было на первом этапе чемпионата даже общепринятой церемонии открытия с подъемом флага. Особого разговора заслуживает освещение трека. Прожекторы, установленные на барьере, тускло высвечивали из темноты отдельные участки ледяной дорожки. Трудно было не только главному судье (впотьмах он едва различал цвета нашлемников), но даже самим гонщикам.

В этом отношении два последних этапа, состоявшихся в Москве на стадионе «Динамо», прошли несравненно лучше.

С явной прохладцей к проведению чемпионата страны в классе машин 175 см³ отнесся Красноярский автомотоклуб ДОСААФ, и особенно стадион имени Ленинского комсомола. Даже официальную тренировку участников удалось провести с большим трудом. Причины кроются в том, что за последние годы Красноярск перегружен соревнованиями на мотоциклах только одной кубатуры, причем победа неизменно достается местным гонщикам. Организаторы и зрители потеряли интерес к ледяным мотогонкам, поскольку заранее знают их результат. Думается, правы красноярцы, претендуя на проведение ответственных стартов в классе машин 500 см³.

Одному из авторов этой статьи очень повезло: он увидел по-настоящему образцовый чемпионат. Проходил он в Вятских Полянах (350 см³). Интересно, что местному автомотоклубу уже в третий раз поручают его организацию, и с каждым годом она все лучше и лучше. В дни чемпионата город буквально жил мотогонками. Улицы, прилегающие к стадиону, были украшены, как в дни праздника. Всем участникам работницы машиностроительного завода преподнесли хлеб-соль, памятные сувениры. Главным призом для победителя стал мотороллер «Вятка». Свои призы учредили все организации, даже... детский сад, ребятишки которого собственными руками изготовили сувенир. Словом, участники чемпионата с самого начала оказались в центре внимания и выступали они с подъемом.

На хорошем уровне были организованы также соревнования в Каменск-Уральском, где за золотые медали чемпионов боролись гонщики на машинах класса 125 см³.

Несколько слов о судействе. Проходило оно ныне в соответствии с новой инструкцией ФИМ, касающейся главным образом поведения гонщика на старте. Теперь спортсмена, совершившего фальстарт, штрафуют очком (в денежном выражении), а порвавшего стартовую ленту — вообще исключают из заезда. Кажется, все ясно и просто. На практике же оказалось иначе. Ведь гонщики на стартовой черте внимательно следят не только за лентой, но и друг за другом. Любое движение спортсмена сразу же передается всем остальным. И получалось: фальстарт совершал один, а ленту рвал другой. Кто виноват, кого исключать из заезда и как поступить, если спортсмен порвал только одну из двух лент стартового устройства? А тут еще ввели зеленый светофор, который, вместо своего прямого назначения — объявления готовности № 1, провоцировал участников на фальстарт.

Оговоримся, что с подобными трудностями встретились только судьи чемпионата «пятисотников». В остальных же классах подобных нарушений со стороны гонщиков не было — там машины не столь приемисты. Тем не менее новые правила трактуются не всюду и не всеми одинаково, а некоторые арбитры их просто не приняли «на вооружение».

Возникали споры и на московском стадионе «Динамо». К чести судей Всесоюзной категории Г. Фомина (Москва) и Г.Тютикова (Ленинград) они во всех сложных ситуациях принимали правильные решения, видя главного виновника в том гонщике, который стал первопричиной фальстарта. По крайней мере, таково мнение председателя Всесоюзной коллегии судей Г. Афремова. И все же тот факт, что сомнения в правильности решений возникали, говорит о необходимости созвать судейский семинар для тех арбитров, которые будут обслуживать соревнования по мотогонкам на гаревой дорожке.



На пьедестале почета класса 500 см³ (слева направо): А. Щербаков, В. Цибров и В. Пазников.

Фото В. Ширшова

Результаты соревнований

Каменск-Уральский, 125 см³: 1. П. Щеглов (Кемерово) — 29 очков; 2. В. Тетерин—28; 3. Ю. Максимов—25; 4. В. Чупин — 23 (все — Каменск-Уральский); 5. В. Довнар (Минск) — 17; 6. В. Щеглов (Кемерово) — 16. **Красноярск, 175 см³:** 1. В. Свинко — 26; 2. В. Басалаев — 26 (оба — Красноярск); 3. А. Гавриков (Серпухов) — 24; 4. Б. Семенов — 21; 5. Л. Рудашевский — 19 (оба — Красноярск); 6. И. Антонов (Курск) — 18. **Вятские Поляны, 350 см³:** 1. С. Чирцев (Ижевск) — 29; 2. В. Сандульский (Владивосток) — 24; 3. В. Присяжнюк (Новокузнецк) — 24; 4. С. Тарабанько — 21; 5. С. Яровой — 21 (оба — Чита); 6. Н. Семенов (Владивосток) — 17; **Ленинград, Москва, 500 см³:** 1. В. Цибров — 42; 2. А. Щербаков — 39 (оба — Луховицы); 3. В. Пазников (Новосибирск) — 34; 4. В. Моисеев (Москва) — 33; 5. Ю. Дудорин (Уфа) — 28; 6. В. Катюжанский (Ленинград) — 26 очков.

По следам наших выступлений

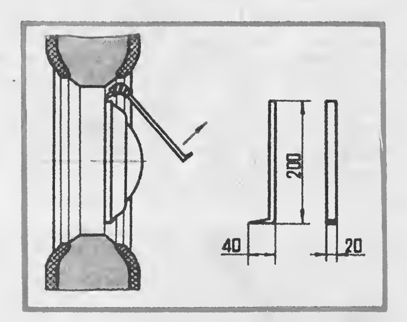
В ДОЖДЬ И ТУМАН

Всесоюзная коллегия судей по мотоспорту обсудила на своем заседании статью мастера спорта Ю. Иванова «В дождь и туман» («За рулем», 1970, № 12). Изложение фактов в статье признано в основном правильным. В своем решении коллегия указала заместителю главного судьи финала Всесоюзной спартакиады по мотомногоборью Н. Кузнецову на неверные действия: в четвертый день соревнований он, ссылаясь на отсутствие главного судьи, не закрыл своевременно на втором круге трассу. Главному судье П. Даниловичу, главному секретарю И. Тюрину и начальнику дистанции Г. Кокоркину также указано на серьезные ошибки, допущенные ими в ходе соревнований и при подведении итогов.

Президиум федерации мотоспорта утвердил решение ВКС и внес следующее добавление: аннулировать классификационные справки, выданные участникам Ю. Богодарову и Д. Андриади, так как на соревнованиях они не полностью прошли требуемую Единой Всесоюзной спортивной классификацией дистанцию.

СЪЕМНИК ДЛЯ КОЛПАКА

Обычно для снятия декоративных колпаков с колес применяют монтажную лопатку. Край ее может сорваться и оцарапать диск колеса, повредить хромировку колпака. Поэтому не лишне иметь очень простой съемник в виде стальной полосы толщиной 3—4 мм с отогнутым и заостренным «клювом». Как пользоваться съемником, понятно из рисунка: нужно заправить его рабочий конец между ободом и колпаком и, действуя как рычагом, без усилий снять



колпак с диска. Хорошо, если на колено съемника будет надета, как показано на рисунке, резиновая трубка длиной около 40 мм. Здесь вполне подходит ключ-отвертка для пробок рулевой тяги от автомобиля «Победа». Если удастся найти такой инструмент, остается лишь надеть на него резиновую трубку.

В. НИКИТЕНКО

г. Киев-5,
Красноармейская, 88, кв. 6

ВТОРАЯ ЖИЗНЬ БАТАРЕИ

Нередко от мотоциклистов приходится слышать: «аккумулятор быстро садится после зарядки — постоит ночь, а утром лампочка еле светится». Не разобравшись, в чем дело, меняют электролит, режимы зарядки, а наиболее рьяные начинают перестраивать регулировку реле, ставят новые щетки генератора и... все напрасно. Когда же выясняется, что виноват сам аккумулятор, решают приобрести новый, хотя в этом не всегда есть необходимость.

Отремонтировать батарею можно в домашних условиях, причем сделать это удастся тем успешнее, чем раньше замечена неисправность. Нормальный срок службы аккумулятора три-четыре года. Раньше этого времени он выходит из строя обычно из-за нарушения правил обслуживания.

Почти во всех попадавшихся мне испорченных батареях причиной отказа было замыкание разноименных пластин активной массой, которая осыпается с положительных пластин и заполняет все пространство под ними.

В ряде случаев помогает удаление этой массы после разборки батареи. Разряжают аккумулятор и узкой отверткой снимают мастику с крышек батареи. Затем осторожно вынимают блоки из корпуса и тщательно промывают дистиллированной водой. Для этого можно использовать чистую воду, полученную из снега или «шубы», образующейся в морозильной камере холодильника.

Пластины еще годны к использованию, если они при легком изгибе не ломаются. Обычно повреждаются положительные пластины. Их можно заменить отрицательными, взятыми из других таких же аккумуляторов (кстати, в батареях 3МТ-6 и 3МТР-10 пластины взаимозаменяемы). Собранные блоки вставляют в чистый корпус и заливают расплавленной ранее снятой мастикой. Батарею заполняют свежим электролитом и заряжают согласно инструкции. Если же в ней положительные пластины были заменены отрицательными, то для «переполюсовки» их следует залить слабый электролит и провести четыре-пять циклов заряд—разряд.

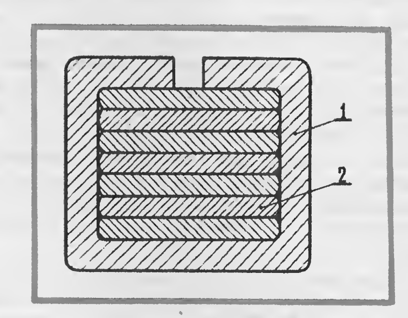
Хотя ремонт с заменой пластин и требует много времени, в частности, на «тренировку» батареи, труд этот вполне окупается — хорошо отремонтированный аккумулятор мало уступает новому. Хочу добавить, что все работы я проводил дома, используя имеющееся в продаже зарядное устройство В-3М. Думаю, что его должен иметь каждый владелец мотоцикла или мотороллера, снабженных батареей.

В. КУРИЦЫН

Ярославская область,
Мышкинский р-н,
п/о Шипилово,
с. Оносово

ВРЕМЕННЫЙ ВЫХОД

В подвеске моего «Запорожца» сломались два наружных листа торсиона. Необходимо было срочно заменить их. В магазинах листов не оказалось. Чтобы временно выйти из положения, я сделал следующее.



Ремонт торсиона: 1 — стремянка; 2 — листы торсиона.

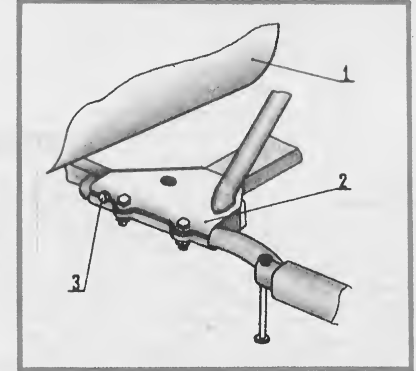
Из стальной полосы 4×40 мм изготовил стремянки (см. рисунок), плотно обжал их на торсионах в губках тисков и поставил на место. Отремонтированная таким образом подвеска проработала без неполадок несколько месяцев, пока удалось приобрести новые листы.

А. ВЛАСОВ

Московская область,
г. Загорск,
Железнодорожная, 26, кв. 13

РЕГУЛИРОВКА НЕ НАРУШАЕТСЯ

Боковой прицеп «Велорекс», присоединяемый к «Яве», при переезде через препятствия иногда касается передней частью земли. Между тем этого можно избежать. Надо при помощи соединительных тяг поднять переднюю часть кузова. Затем отрегулировать развал и схождение колес и зафиксировать это положение 8-миллиметровым штифтом. Его вставляют в отверстие, просверленное одновременно в трубе и накладках, как показано на рисунке.



Фиксация накладок на трубе: 1 — кузов прицепа; 2 — накладки; 3 — штифт.

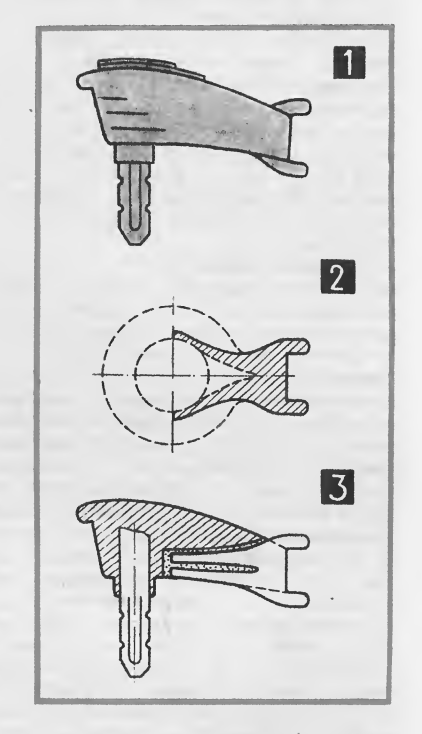
Вот уже два года я езжу на мотоцикле с этой коляской по разным дорогам, и регулировка не нарушается.

А. ВАЩЕНКО

г. Орджоникидзе,
ул. Калинина, 45, кв. 2

КОМБИНИРОВАННЫЙ КЛЮЧ

Владельцам ижевских мотоциклов приходится носить два ключа — один от центрального переключателя, другой—от замков багажных ящиков. Это не очень удобно, поэтому я их объединил, как показано на рис. 1. В головке ключа от переключателя пропиливаем паз и вставляем в него на клее БФ-2 обработанный согласно рис. 2 ключ от ящиков. Образовавшиеся ножки его предварительно разводим и сближаем так, чтобы они поместились в полость, имеющуюся в нижней части головки ключа переключателя



(рис. 3). Эту полость заполняем клеем, который смешиваем с пластмассовыми опилками, полученными ранее при разделке паза, или мелкими кусочками такого же материала. После затвердения клея ключ готов к работе.

Б. КОЗАКОВ

Коми АССР, с. Корткерос,
ул. Первомайская, 13

РЕЗИНОВЫЕ ВМЕСТО МЕТАЛЛИЧЕСКИХ

Когда на моем ИЖе появился люфт задней вилки, а новых втулок для замены изношенных не оказалось, выручили резино-металлические втулки от задней вилки «Восхода».

Я их поставил вместо металлических (по две штуки с каждой стороны), укоротив распорную втулку. Вилка исправно работает уже четыре сезона.

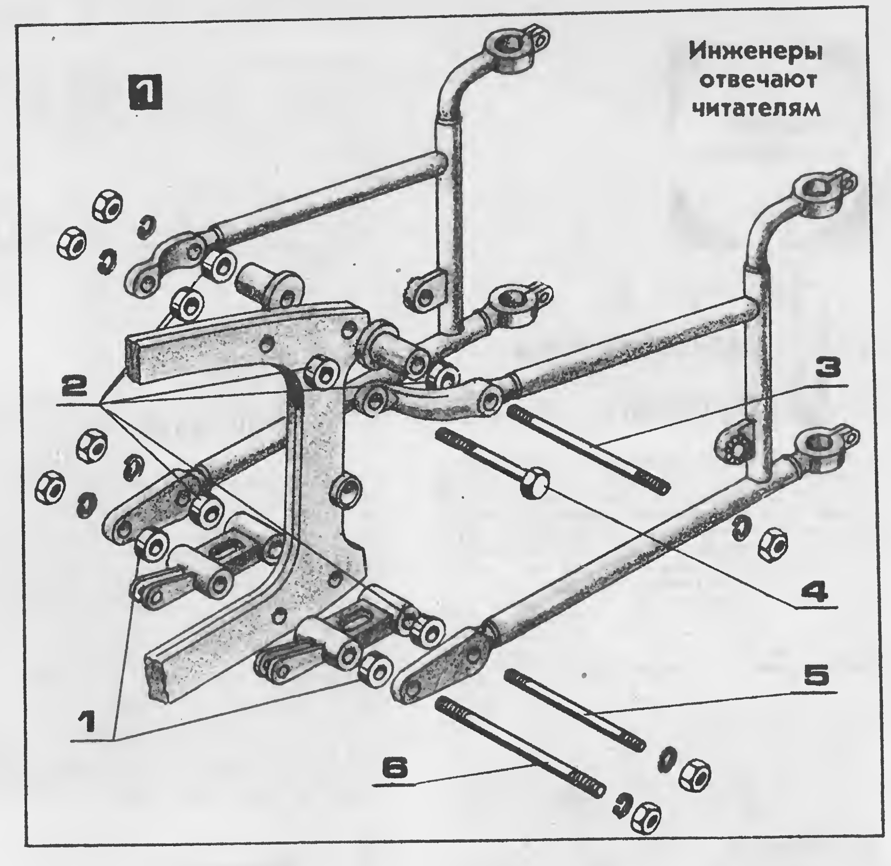
В. КОЛЕСНИКОВ

г. Харьков-39,
ул. Культкомовская, 38, кв. 5

Советы бывалых

Инженеры отвечают читателям

Новые колеса на ИЖ-49



Владельцы мотоциклов ИЖ-49, не желающие расставаться с этими старыми, но, по их словам, «замечательными машинами», просят рассказать, чем и как заменить вышедшие из строя колеса. Вот что рекомендует сделать конструктор Ижевского завода Виктор Александрович Старков.

На мотоцикл ИЖ-49 можно установить заднее колесо (ИЖ-56 — сб. 4—2) вместе с тормозным устройством и ведомой звездочкой (ИЖ-56—сб. 4—21—2), выпускаемое ныне в качестве запасного к моделям ИЖ-56, ИЖ-П, ИЖ-Ю. Для этого требуется изготовить несколько дополнительных деталей и переделать некоторые узлы.

Заднюю часть рамы (рис. 1) расширяем на 22 мм за счет установки новых втулок **1** и **2**, шпилек **3**, **5** и **6**, болта **4**. Перья качающейся вилки (рис. 2) колеса разгибаем до размера 212 мм (подогревая их горелкой в местах, обведенных на рисунке кружками) и разделываем пазы под ось и полуось (с левой стороны до размера 17,2 мм, с правой — до 20,2 мм). Ось, проходящая через эти пазы, должна быть параллельна оси подвески вилки, иначе колесо не будет лежать в плоскости мотоцикла, отчего нарушится устойчивость и управляемость машины. Проверку можно провести на плите или стекле при помощи штанген-рейсмасса или шаблонов.

Для крепления правого амортизатора изготовляем болт согласно рис. 3 и вворачиваем его так, чтобы длинные грани головки (вошедшей в паз крышки звездочки) расположились вдоль оси вилки, препятствуя повороту кожуха звездочки.

Полуось (рис. 4) и шайба (рис. 5) нужны для установки кожуха звездочки заднего колеса (ИЖ-56 — сб.4—21—2). К этому узлу еще приобретаем ось с гайкой натяжения цепи, гайку полуоси и распорную втулку от мотоцикла ИЖ-56 (ИЖ-П, ИЖ-Ю).

Чтобы защитить цепь от грязи, можно использовать резиновые чехлы, применяемые на последних моделях ИЖей, с одновременной заменой левой и правой крышек картера. При этом демонтируем механизм ручного переключения передач.

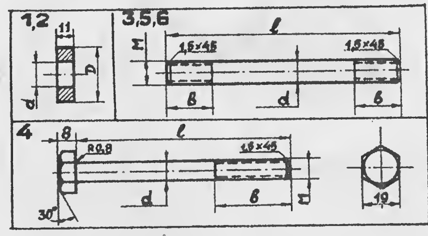
В приводе тормоза заднего колеса укорачиваем тягу до 185 мм и ставим переходный кронштейн, как показано на рис. 6.

Переднюю вилку и колесо от ИЖ-56 (ИЖ-П, ИЖ-Ю) можно поставить на ИЖ-49 вместе со следующими деталями: крышкой тормозного барабана, грязевым щитком, шестерней редуктора спидометра, осью колеса и тросом ручного тормоза.

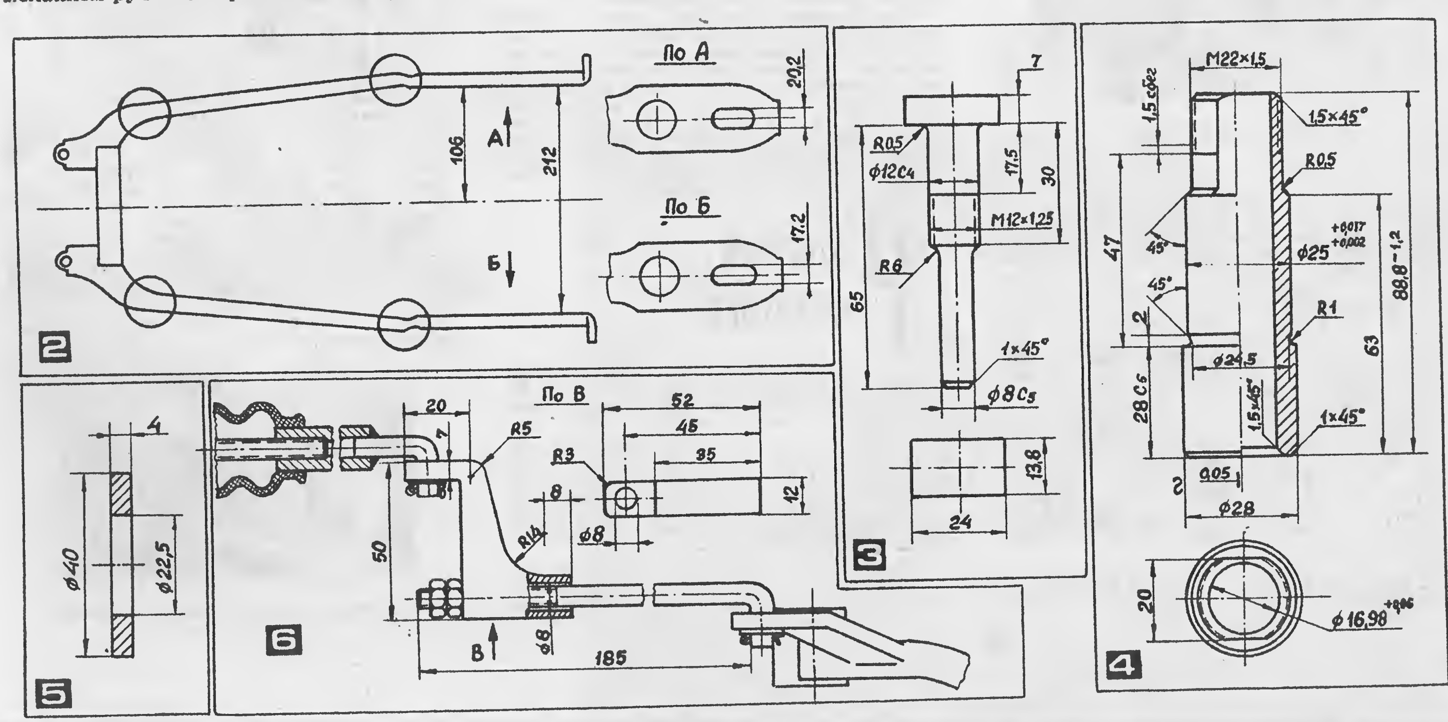
В. СТАРКОВ,
инженер

г. Ижевск

Рис. 1. Переделка задней части рамы и нужные для этого детали: 1 — втулка (2 шт.); 2 — втулка (6 шт.); 3 — шпилька; 4 — болт; 5, 6 — шпильки. Болт и шпильки изготовить из стали 35 или 40, втулки — из стали 20 или 30.
Рис. 2. Переделка вилки.
Рис. 3. Болт (сталь 35 или 40).
Рис. 4. Полуось (сталь 45).
Рис. 5. Шайба (сталь любая).
Рис. 6. Привод тормоза.



№п	d	D	ℓ	в	M
1	12	22	–	–	–
2	10	20	–	–	–
3	10[illegible]	–	275	16	10×1
4	10[illegible]		135	30	10
5	10[illegible]	–	264	16	10×1
6	12[illegible]	–	294	21	12





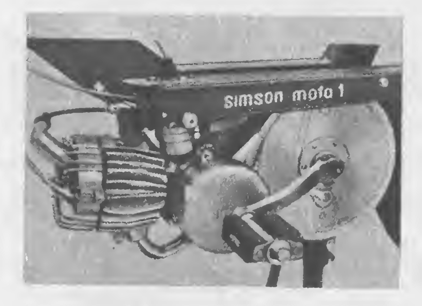
«Симсон» с автоматическим сцеплением

Большая часть двухколесных машин с 50-кубовыми двигателями — теперь уже не мопеды, как было еще несколько лет назад, а полноправные мотоциклы мощностью 5—6 л. с. с четырьмя-пятью передачами и солидной подвеской. Но вместе с тем они приобрели больший вес, усложнилось их обслуживание; при поломке двигателя невозможно продолжать движение. Учитывая это, народное предприятие «Симсон» (ГДР) подготовило новый мопед МОФА-СЛ1, сконструированный на «велосипедной» основе.



Мопед «Симсон МОФА-СЛ1».

Сцепление, расположенное на цапфе коленчатого вала, — автоматическое (центробежное), поэтому управление двигателем и передачей осуществляется только ручкой газа и рычагом, блокирующим



Двигатель мопеда.

сцепление при пуске. Передняя передача — клиноременная. Большой шкив ее вращается на валу каретки на шарикоподшипниках. Вторичная передача — цепная. В педальном приводе применена отдельная цепь. Клиноременную передачу можно отключать, когда надо перейти на педальный привод.

У машины открытая рама, сваренная из штампованных элементов, причем несущая часть ее служит кожухом для карбюратора, глушителя шума впуска, а также для первичной передачи. Над задним колесом расположен топливный бак, его верхняя часть используется в качестве багажника. У мопеда нет амортизатора ни на передней, ни на задней вилках. Комфортабельность обеспечивают шины размером 2,25—20 и широкое мягкое седло.

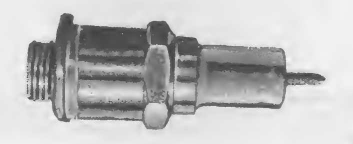
Двигатель развивает 1,6 л. с. при 4000 об/мин и обладает такой характеристикой крутящего момента, которая делает возможным и медленное движение и быстрый разгон до максимальной скорости (около 30 км/час). Система выпуска сконструирована как резонансный дроссель, что ограничивает обороты двигателя при езде по ровной дороге или под уклон.

Мопед снабжен 6-вольтовой маховичной магдиной мощностью 20 вт, питающей систему зажигания, лампы фары и заднего фонаря. Сухой вес машины — 38,5 кг.

Окно в цилиндр

Чтобы правильно отрегулировать карбюратор на работающем двигателе, важно знать, «хорошо ли горит» смесь. Увидеть и заключить по цвету пламени, обеднена или обогащена смесь, дает возможность несложный прибор «Колортьюн», разработанный венгерским инженером Иштваном Силади.

Последняя модель, выпускаемая по лицензии английской фирмой «Гансонс Колорплаг», показана на рисунке. Прибор ввинчивают в головку двигателя вместо свечи. Его верхняя часть представляет собой колбу из тугоплавкого боросиликатного стекла, сообщающуюся с камерой сгорания. Внутри колбы — вольфрамовый электрод, соединяемый проводом с центральным электродом свечи, вывернутой из этого цилиндра.



«Колортьюн» рассчитан на рядового автолюбителя, не обладающего специальными знаниями и опытом. Он позволяет довольно точно отрегулировать карбюратор, а также может быть применен для диагностики отдельных неисправностей в системе зажигания.

Пользоваться прибором несложно. При двигателе, работающем в режиме около 5000 об/мин, сквозь стекло колбы хорошо видно пламя смеси, горящей внутри цилиндра. По его цвету, пользуясь прилагаемой к прибору цветовой таблицей, подбирают нужную регулировку карбюратора. Обогащенной смеси соответствует оранжевое пламя, обедненной — белесовато-голубое. Наибольшая мощность достигается при ярко-голубом пламени, а максимальная экономичность — при ярком белесо-голубом пламени.

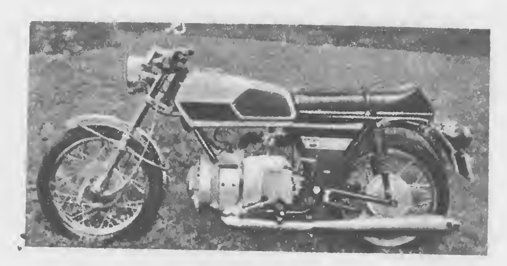
«Колортьюн» помогает весьма точно «нащупать» наивыгоднейшую регулировку мотора. Например, при его помощи на машине с 1,5-литровым двигателем, у которого карбюратор был почти полностью «разлажен», удалось снизить расход топлива с 10 до 8 л/100 км. Этот прибор довольно дорог (по цене его можно сравнить с противотуманной фарой), что объясняется высокой стоимостью тугоплавкого стекла и вольфрама.

Роторный «Геркулес»

Двигатель Ванкеля не дает покоя конструкторам транспортных средств. Не удержались от соблазна использовать его и мотоциклостроители.

На прошлогодней международной выставке в Кельне завод «Геркулес» показал мотоцикл с роторным двигателем. Он изготовлен в основном для ознакомления возможных потребителей и выяснения конъюнктуры рынка и является лишь опытным образцом.

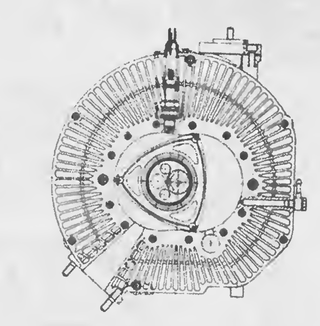
Рабочий объем камеры двигателя около 300 см³. Он развивает 20 л. с. при 6500 об/мин выходного вала. Поскольку



«Геркулес» с роторным двигателем.

до сих пор не решено, как определять рабочий объем такого мотора, завод считает его равным 600 см³. Другие называют цифру 900 см³, обосновывая ее тем, что за один оборот ротора происходит три полных рабочих цикла (см. «За рулем», 1970, № 12).

Двигатель сконструирован по классической схеме Ванкеля, однако на мотоцикле пришлось отказаться от водяного охлаждения — статор (или, по старинке,

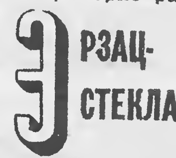


Устройство двигателя.

картер) обдувается снаружи осевым вентилятором, а ротор охлаждается изнутри свежей горючей смесью. Калильное число свечи зажигания всего 190 единиц — свидетельство сравнительно ненапряженного теплового режима двигателя (на дорожном мотоцикле «Ява-350», например, применяется свеча с калильным числом 240—260). Смазка осуществляется маслом, которое составляет 2 процента топливной смеси.

На мотоцикле использованы коробка и карданная передача завода БМВ, хорошо компонующаяся с роторным двигателем, у которого продольное (по направлению движения мотоцикла) расположение выходного вала. Передняя вилка и тормоз — фирмы «Чериани», магдина — БОШ мощностью 75 вт.

Специалисты надеются, что при серийном изготовлении мотоцикл с роторным двигателем окажется немного дороже, чем с одноцилиндровым двигателем равной мощности, и дешевле, чем с двухцилиндровым двигателем и ходовой частью примерно равного класса.



Эрзац-стекла

Лобовое стекло, разбитое камнем, вылетевшим из-под колеса идущей впереди машины, — не такая уж редкость в практике водителя. Во всяком случае, как утверждает статистика, каждый год в одной лишь Англии насчитывается около 300 000 случаев, когда автомобиль лишается лобового стекла.

Установить новое стекло несложно — надо только как-то добраться до гаража или мастерской. Но вот ехать навстречу снегу, дождю или ветру, пусть даже с небольшой скоростью, — дело не из приятных. В таких случаях выручает временное стекло «Ланан».



Установка «эрзац-стекла» «Ланан»

Оно представляет собой лист хлорвиниловой пленки, заключенный в резиновую надувную рамку. Эта рамка будучи накачанной, удерживает пленку в натянутом состоянии. Крепится рамка к кузову липкой полихлорвиниловой лентой, которая входит в комплект «Ланан». «Образц-стекло» выпускается нескольких размеров, и его можно использовать многократно и хранить в коробке размером 500×76×76 мм.



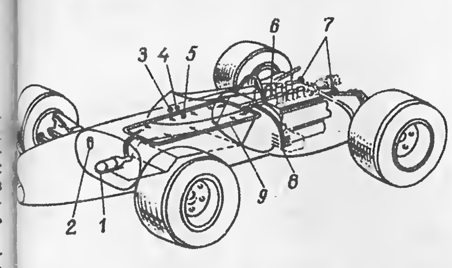
Пленка, армированная упругими стержнями.

Другая модель временного стекла, выпускаемая в Англии, — «Хэмфри Томпсон». Здесь прозрачная пленка изнутри армирована тонкими упругими стержнями. Она не прогибается внутрь кузова под напором встречного воздуха при скорости до 110 км/час и позволяет использовать стеклоочиститель. «Хэмфри Томпсон» выпускается лишь двух размеров: 1830×508 и 1980×660 мм. Многие автолюбители считают, что такое «стекло», как запасное колесо, необходимо иметь в каждой машине.

Противопожарная система

Международная автомобильная федерация (ФИА) требует обязательного применения на автомобилях формул 1, 2 и специальных противопожарных систем. Такое решение вызвано стремлением повысить безопасность автомобильных соревнований.

Сегодня уже свыше ста гоночных машин перечисленных формул оборудованы системой «Гравинер». Она включает тепловые датчики, расположенные в наиболее пожароопасных местах автомобиля. Когда температура в том или ином отсеке кузова поднимается до угрожающей величины, перед гонщиком загорается сигнальная лампа. Нажатием кнопки он может привести в действие систему. В течение двух секунд пена из 3-литрового огнетушителя под давлением сжатого азота будет поступать к двигателю, бензонасосу, отсеку гонщика и бензобакам через распылители в магистральных трубках.



Противопожарная система: 1 — огнетушитель; 2 — инерционный датчик; 3 — пусковая кнопка; 4 — сигнальная лампа; 5 — распылительное отверстие; 6 — магистраль к двигателю; 7 — тепловые датчики; 8 — магистраль к бензонасосу; 9 — магистраль к месту водителя и бензобакам.

При аварии от удара срабатывает инерционный датчик, который независимо от возникновения пожара включает систему. Датчик отрегулирован на замедление, равное десятикратному ускорению падающего тела.

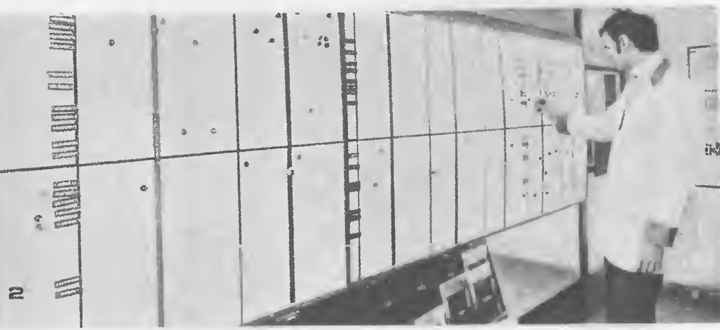
Противопожарная система этой конструкции оказалась вполне эффективной и получает все более широкое распространение на гоночных и спортивных автомобилях.



Все как на ладони



1



2



3

Четкая, продуманная организация работы способна дать очень много для успешной деятельности автосервиса. Об этом можно судить на примере центральной мастерской по обслуживанию советских автомобилей в Финляндии.

Буквально у порога клиент видит щит с фотографиями работающих сегодня приемщиков (фото 1). Под каждым снимком — пачка цветных бирок с порядковыми номерами, своего рода жетонами на очередь, если она есть. Конечно, приехавший к нам впервые снимает бирку наименее загруженного приемщика, но если автолюбитель бывал здесь раньше, он узнает по фото специалиста, с которым имел дело, и возьмет его бирку, даже если придется немного подождать.

Всю работу мастерской можно наглядно проследить на панелях планирования работ. Основная панель разделена на горизонтальные секции по количеству приемщиков. В каждой из них — передвижные магнитные кнопки с порядковыми номерами заказов. Эти же номера — на магнитных треугольных призмах. Кнопки, призмы и бирки каждого приемщика отличаются своим цветом. Рядом расположена панель распределения и учета работ (фото 2). По горизонтали здесь указаны цехи мастерской и фамилии слесарей, по вертикали — часы работы, а при необходимости дни недели и месяца.

Приемщик составляет заказ-наряд с перечнем необходимых работ и указывает в нем номер призмы, которую ставит на крыше автомобиля (фото 3). К наряду прикрепляют карточку для получения со склада запчастей и масла и передают в отдел планирования и контроля диспетчеру. Он берет с главной панели цветную магнитную кнопку с номером призмы и ставит ее на панель распределения и учета, в графу с фамилией слесаря, которому поручена работа, на клеточку, соответствующую времени начала выполнения заказа.

Дальше в этой графе закрепляется специальная кнопка со стрелкой, определяющая время окончания работы, или кнопка с угольником, показывающая, в какие часы автомобиль должен быть передан другому слесарю или в другой цех. Наряд передается мастеру цеха, а карточка с копией наряда — на склад запчастей. Оттуда после окончания работ карточка попадает в кассу.

После выполнения всех работ мастер возвращает наряд диспетчеру, магнитная кнопка с порядковым номером заказа переставляется на прежнее место, на основную панель, и диспетчер передает наряд приемщику. Он проверяет качество всего сделанного и направляет наряд в кассу. Здесь заказчику вручают для оплаты копию наряда с перечнем выполненных работ и замененных деталей. После этого он получает автомобиль у того же приемщика.

Система с панелями планирования, распределения и учета работ позволяет видеть в любой момент, чем занят каждый слесарь, когда он закончит работу, контролировать передачу машины другому слесарю или в другой цех, загруженность цехов и наличие свободных слесарей, дает возможность четко планировать работу на следующий день.

Внедрение этой системы позволило ощутимо снизить потери рабочего времени, улучшить качество и быстроту обслуживания, существенно сократило затраты времени на оформление заказов и счетов.

В. ПРАСОЛОВ,
генеральный директор акционерного общества «Конела»



Абсолютный рекорд—1014км/час

Как мы уже сообщали («За рулем», 1971, № 3), в конце прошлого года Г. Габелич на автомобиле «Голубое пламя» установил новый абсолютный рекорд скорости на суше. Одну милю (1609 м) со стартом с хода он прошел со средней скоростью 1001 км/час. Одновременно регистрировался и результат на дистанцию 1 километр с хода. В соответствии с коммюнике, выпущенным Международной автомобильной федерацией (ФИА), на этой дистанции Габелич добился еще более высоких показателей. Его время на «километровке» — 3,5485 сек., что соответствует средней скорости 1014,294 км/час. Показанный результат и является абсолютным рекордом скорости на суше.

Это достижение удалось установить только на 23-й попытке, после пяти недель напряженного труда по регулировке и доводке машины непосредственно на трассе.

Для новой формулы

В начале нынешнего года в Лондоне состоялась традиционная выставка гоночных и спортивных автомобилей. На ней демонстрировались новые модели машин «Марч-Форд-711» (формула 1), «Брэбхэм-БТ35» (формула 3), «Лола-Т222» (формула «Кан-Ам») и другие. Наибольший интерес представили двигатели БРМ и «Рено-Гордини» для машин, построенных в соответствии с новой формулой 3. Она вступила в силу с 1 января этого года и предусматривает использование двигателя от серийного легкового автомобиля с рабочим объемом не более 1600 см³. Для ограничения возможностей форсировки согласно техническим требованиям весь воздух, поступающий в систему питания двигателя, должен проходить через шайбу с диаметром в свету 20 мм. Несмотря на эти ограничения, завод БРМ форсировал мотор «Форд-Эскорт-ТК» до 125 л. с. В серийном варианте его мощность при четырех карбюраторах со смесительными камерами диаметром 40 мм составляет 109 л. с.

На старте чемпионата

Перед важнейшим событием в автомобильном спорте — первенством мира на машинах формулы 1 (рабочий объем не более 3000 см³, вес не менее 530 кг), как обычно, происходит комплектование заводских команд. Оно сопровождается не только появлением новых имен и уходом со сцены ветеранов (таких, как трехкратный чемпион мира 44-летний Д. Брэбхэм), но и присущими для профессионального спорта закулисными махинациями — перекупкой гонщиков и механиков. Сейчас все позади.

В чемпионате 1971 года примут участие команды следующих заводов: «Брэбхэм» (Г. Хилл, Т. Шенкен); БРМ (П. Родригес, И. Зифферт, Д. Итон); «Лотос» (Э. Фиттипальди, Р. Виссель); «Мак-Ларен» (Д. Хьюм, П. Гетин); «Марч» (Д. Оливер, Р. Петерссон и А. де Адамич); «Матра» (К. Амон, Ж. Бельтуаз); «Тайрелл» (Д. Стюарт, Ф. Север); ТС (Д. Сертисс, Р. Штоммелен); «Феррари» (Ж. Икс, К. Регацциони, М. Андретти). Заводы БРМ (Англия), «Матра» (Франция) и «Феррари» (Италия) снабдили машины собственными двигателями, в то время как остальные шесть (все они находятся в Англии) используют английские моторы «Форд-Косворт». Исключение составляет лишь автомобиль де Адамича, на котором будет установлен двигатель «Альфа-Ромео».

Как и в прошлом году, первенство разыгрывается в 13 этапов. Его итоги представляют значительный технический интерес.

На первой странице обложки — фото А. Владимирова

Строки из писем

В 1967 году я купил «Запорожец» ЗАЗ-965А. За прошедшие годы пришлось сменить покрышки, тормозные колодки, уплотнители штанг и удалить нагар, несмотря на то, что общий пробег уже превысил 100 тыс. километров, автомобиль находится в хорошем состоянии. Он ни разу не подвел меня в пути.

Хочется через журнал «За рулем» поблагодарить работников Мелитопольского и Запорожского заводов за отличную продукцию.

М. БУРЛАКА,
механизатор

Краснодарский край,
ст. Вышестеблиевская

В мае 1970 года я купил мотоцикл «Урал-2» М-63 (рама № 243676, двигатель № 419916, коробка № 378633), выпущенный Ирбитским мотозаводом в том же году. Даже при беглом осмотре партии машин, а их было пять штук, бросилось в глаза, что все они были погружены в вагон как попало. Ящики разбиты. В результате у всех были дефекты (наружные): погнуты и помяты баки, разбиты зеркала, сорваны ползунки замков зажигания, ободрана краска и, что самое главное, все мотоциклы сорваны с креплений. Разве это дело? Очевидно, для перевозок на дальние расстояния такие крепления непригодны. Ведь совсем по-другому укреплены мотоциклы Ижевского завода.

А. ЖИТЕНЕВ

Сахалинская область,
г. Томари

Книга для мотоциклистов

Для вас, любителей дальних и ближних путешествий, издательство «Физкультура и спорт» во второй половине 1971 года выпускает книгу В. Алексеенко и Ф. Мамаева «Мотоциклетный туризм».

Авторы в популярной форме рассказывают об организации мотопутешествий, о том, как оборудовать туристскими приспособлениями мотоцикл, подготовить его к дальней дороге, устранить неисправности в пути. Многие особенности вождения мотоцикла в различных климатических и дорожных условиях, включая аварийные ситуации, поведение пассажиров во время езды и другие вопросы, освещаются в мотоциклетной литературе впервые. Книга хорошо иллюстрирована, снабжена большим количеством чертежей. В ней читатель найдет много интересных маршрутов для путешествий.

Авторы книги известны читателям нашего журнала. В прошлом году («За рулем», № 7, 8, 9) публиковались выдержки из готовящейся к изданию книги.

Заявки на книгу «Мотоциклетный туризм» можно подавать в местные книготорги заранее.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 20

Правильные ответы — 2, 7, 9, 10, 14, 18, 20, 24.

I. Из показанных знаков запрещает автомобильное движение лишь знак под номером 2 (ст. 156, 2. 3).

II. В показанной ситуации движение запрещено (ст. 77 и 79).

III. При видимости менее 20 м все признаки определения главной улицы утрачивают силу, так как могут быть не замечены водителями, и действует только одно правило проезда — отсутствие помехи справа (ст. 70).

IV. На пешеходных переходах, где движение регулируется, водитель обязан пропускать пешеходов, которые идут через улицу на разрешающий сигнал светофора (ст. 61).

V. Запрещения стоянки на площадях или у входов в метро в правилах движения нет (ст. 59).

VI. Если затруднено вращение рулевого колеса, продолжать работу на линии нельзя (ст. 120, 1г).

VII. Разворот запрещается ближе 100 м от перекрестка дорог (ст. 44).

VIII. Из перечисленных случаев обгон с выездом из ряда запрещен только при гололедице (ст. 48а).

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ.

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, В. Г. ДЕЙКУН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, С. Н. САБОДАХО, Н. М. СТАНОВСКИЙ, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ

Оформление Г. Ю. Дубман и Н. П. Бурлака. **Корректор В. В. Никольская.**

Адрес редакции: Москва, К-92, ул. Сретенка, 26/1. Телефоны: отдел науки и техники — 295-92-71; отдел обучения и воспитания — 223-37-72; отделы безопасности движения и обслуживания; спорта, туризма и массовой работы — 228-71-21; отдел писем и консультаций — 221-62-34; отдел оформления — 223-37-72.
Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 19.2.1971 г. Подп. в печ. 15.3.1971 г. Тираж 2 000 000
Бум. 60×90¹/₈. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Цена 40 коп. Зак. 615 Г-8334

Издательство ДОСААФ (Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26)
3-я типография Воениздата

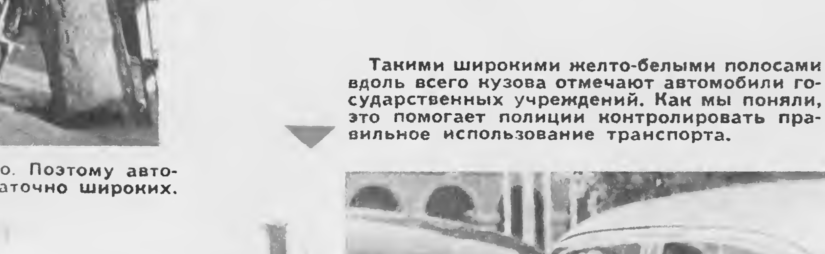
В КАИРЕ

25 мая отмечается День освобождения Африки, народы которой ведут упорную и нелегкую борьбу за упрочение своей национальной независимости, за окончательное освобождение от ига империализма и колониализма. Больших успехов в этой борьбе, в обеспечении условий для созидательного труда, расцвета культуры, повышения жизненного уровня народа добилась ОАР, крепнущая и развивающаяся, невзирая на сложные условия израильской агрессии.

Наш фоторепортаж посвящен египетской столице — Каиру, — городу жизнерадостному, растущему, автомобильному.



Машин в городе много, а места для стоянок совсем мало. Поэтому автомобили порой стоят прямо на тротуарах. Разумеется, достаточно широких.



Главная магистраль столицы Объединенной Арабской Республики — улица имени 26 июля. Транспортный поток интенсивен и необычайно пестр. И нередко рядом с городским автобусом невозмутимо шествует «омнибус пустыни» — обыкновенный верблюд.

Такими широкими желто-белыми полосами вдоль всего кузова отмечают автомобили государственных учреждений. Как мы поняли, это помогает полиции контролировать правильное использование транспорта.



Светофоры в Каире большей частью имеют только два сигнала — зеленый и красный. Вместо желтого раздается свисток полицейского. Кстати, благодаря вот таким черно-белым нарукавникам его жесты хорошо заметны водителям.



Изображение ладони, перечеркнутой красной чертой, — знак, который полиция требует наносить на левую сторону кузова автомобилей, не имеющих световых указателей поворота.





Как и во многих других странах, здесь у такси своя окраска. Эти машины отличают белые крылья.

Текст и фото Е. Волкова

Индекс 70321

Цена 40 коп.



Доброй традицией в Тартуской автоколонне 3053 стало проведение первенств по автомобильному кроссу. В живописных окрестностях городка Эльва на отлично выбранной трассе соревнуются водители-спортсмены. Приглашают они и своих коллег из Эстонии, соседей из Латвии. С каждым годом растет популярность соревнований и число их участников.

Фото В. Парадни